

29 665 Evaluatie Schipholbeleid
 31 936 Luchtvaartbeleid
 Nr. 430 **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**
 Vastgesteld 21 juni 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 juni 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 februari 2022 inzake programmatische aanpak geluid Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 422);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2022 inzake Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties en Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen (Kamerstuk 3 1936, nr. 913);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2022 inzake Staat van Schiphol 2021 (Kamerstuk 29 665, nr. 423);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 maart 2022 inzake Actieplan - Programma Onbemande Luchtvaart 2021-2023 (Kamerstuk 30 806, nr. 55);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 maart 2022 inzake toetsing uitvoeringsplan hinderreductie Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 424);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de problemen op Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 427);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 april 2022 inzake voortgang Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 426);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2022 inzake analyse "Woningbouwbehoefte en vliegtuiglawaai" van NMH, mede namens meerdere organisaties (Kamerstukken 31 936 en 32 847, nr. 937);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2022 inzake reactie op verzoek commissie op de petitie over de krimp van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 428).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Van Baarle, Boucke, Goudzwaard, Graus, Tjeerd de Groot, Van Haga, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Van der Molen, Van der Plas en Van Raan,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.59 uur.

De voorzitter:

Ik open dit commissiedebat van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Het onderwerp is de luchtvaart. Welkom aan de minister, aan de mensen die op de publieke tribune zitten of het debat thuis volgen en uiteraard aan de collega's. De spreektijd is vier minuten. Ik stel voor: twee korte interrupties op elkaar in de eerste termijn. Maar ik wijs de commissie er ook op dat de opkomst groot is en er nog andere partijen komen. Dus als we nou echt even onze interrupties bewaren voor de minister, dan kunnen we als Kamer ook ons controlerende werk doen. Ik laat dat aan u, maar de tijd is vrij beperkt. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis namens de fractie van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Iedereen heeft de problemen op Schiphol gezien in de meivakantie. We zijn nu een maand verder, de zomervakantie komt steeds dichterbij en we zien nog steeds de wachtrijen op Schiphol. De heer De Hoop en ik hebben het luchtvaartdebat naar voren gehaald om problemen op Schiphol in de zomervakantie te voorkomen. Ik ben in de meivakantie op Schiphol geweest. In het eerste weekend was het probleem het personeelstekort bij de bagage, doordeweeks was het probleem het onderhoud van twee start- en landingsbanen en in het tweede weekend was het probleem het personeelstekort bij de beveiliging. De problemen zijn en-en, dus de oplossingen zullen ook en-en moeten zijn.

Voorzitter. Ten aanzien van luchtvaart zet ik in op twee punten. Nederlanders moeten gewoon kunnen vliegen. Na een jaar hard werken willen de mensen thuis weer vliegen om op vakantie te gaan of om familie en vrienden te bezoeken. Twee. Nederland heeft Schiphol en de KLM als internationaal knooppunt van lijnvluchten nodig, niet alleen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de bedrijvigheid en de 300.000 banen die ervan afhankelijk zijn.

Voorzitter. De oplossingen. Ik ben blij met de wekelijkse rapportage die Schiphol naar de minister gaat sturen. Wil de minister die rapportage wekelijks ook doorsturen naar de Kamer? Om problemen op Schiphol in de zomervakantie te voorkomen moeten we inzetten op drie punten. Eén: het proces op Schiphol. Twee: het spreiden van vluchten over de dag. Drie: het spreiden van vluchten over het land.

Bij het eerste punt, het proces op Schiphol, hebben we het over het personeelstekort bij de bagage en de beveiliging, de doorstroming van mensen op Schiphol en de communicatie van Schiphol naar de mensen thuis. We moeten hier niet op de stoel van de heer Benschop gaan zitten, maar ik wil wel weten of de minister dit herkent en of hij Schiphol wil vragen de voortgang hierop mee te nemen in de wekelijkse rapportage. Ik begrijp dat de minister, om het personeelstekort op te lossen, de opleidingseisen kan verkorten voor mensen die al beveiligers zijn en de vgb-procedure kan versnellen. Kan de minister dit toezeggen?

Het tweede punt: het spreiden van vluchten over de dag. Ik heb de vliegmaatschappijen maandag in de Tweede Kamer gesproken en begrijp dat er op Schiphol ruimte is om duizenden vluchten in de zomervakantie te verplaatsen van piekmomenten naar vroeg in de ochtend en laat in de avond. Kunnen we de voortgang hierop ook meenemen in de wekelijkse rapportage?

Het derde punt: het spreiden van vluchten over het land. Ik heb maandag ook Eelde en Maastricht in de Tweede Kamer gesproken en begrijp dat er ook ruimte is om duizenden vluchten in de zomervakantie te verplaatsen naar de regionale vliegvelden. Kunnen we de voortgang hierop ook meenemen in de wekelijkse rapportage? Ik begrijp dat de ILT boetes van €50.000 kan opleggen als vliegmaatschappijen slots niet goed omboeken. We moeten duizenden slots omboeken voor de zomervakantie. Kan de minister daarom toezeggen hier coulant mee om te gaan? Ik begrijp ook dat vliegmaatschappijen en de mensen thuis kosten moeten maken als vliegmaatschappijen slots omboeken. Kan de minister toezeggen Schiphol die te laten compenseren?

Voorzitter. Ik heb het gisteren tegen de heer Benschop gezegd en ik zeg het vandaag ook tegen de minister: ik wil niet dat we vakantievluchten gaan schrappen. Maar ik heb wel zorgen. Ik ben blij met de stappen die de heer Benschop neemt op die drie punten, maar ik ben niet blij dat de heer Benschop niet wilde toezeggen geen vakantievluchten te schrappen. Deelt de minister mijn zorgen en kan hij die wegnemen?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Er zijn inmiddels nog meer collega's aangeschoven. We hebben met elkaar afgesproken: twee vragen in de eerste termijn, en graag korte vragen.

De heer **Alkaya** (SP):

Twee vragen in tweeën, dus in totaal vier?

De **voorzitter**:

Twee vragen, vanwege het belang om ook nog voldoende tijd te hebben voor de vragen aan de minister.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is vrij beperkt, voorzitter, maar oké. Een vraag aan de VVD. Bij de spreiding over regionale luchthavens zijn er natuurlijk twee problemen. Allereerst is er het capaciteitsprobleem. Je hebt natuurlijk niet opeens wél meer beveiligers en bagageafhandelaars als je een vlucht verplaatst naar een andere luchthaven, zeker niet als die luchthaven nog niet geopend is, zoals Lelystad. Toch suggereert de VVD dat. Erkent de VVD dat? Kijk ook naar Maastricht. Zij geven gewoon aan dat ze geld van de rijksoverheid nodig hebben als ze openblijven. Dus als de VVD hier voorstelt dat er ook vluchten naar Maastricht moeten, zegt de VVD dan ook dat de rijksoverheid een deel van die kosten op zich zou moeten nemen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is een goede vraag van de SP. Ik heb inderdaad gezegd dat Lelystad open moet, maar dat gaat niet lukken in de zomervakantie. Ik snap ook dat als we Lelystad moeten openen, daar personeel moet worden aangenomen. Maar ik heb maandag met Eelde en Maastricht gesproken. Daar is al personeel in dienst. Zij geven mij aan dat ze zo'n 2.000

tot 3.000 vluchten kunnen overnemen. Dat zijn niet alle vakantievluchten waarmee de heer Benschop schermt om te gaan schrappen, maar het is wel een belangrijk onderdeel van de oplossing. Die twee regionale vliegvelden willen dat zelf graag. Ze hebben het personeel daarvoor al in dienst. Dat vind ik in ieder geval een belangrijke stap om te nemen om de vakantievluchten van de mensen thuis te redden.

De voorzitter:

De heer Alkaya wil hier nog op reageren.

De heer Alkaya (SP):

Dan ben ik gelijk door mijn vragen heen. Dan zijn we gelijk klaar voor de eerste termijn. Ik vroeg ook of de VVD dan bereid is om een deel van de kosten voor Maastricht op zich te nemen, want voor het openhouden van Maastricht is gewoon geld nodig. De provincie gaat daar volgens mij overmorgen over spreken. Als de VVD hier zegt dat Maastricht een belangrijkere rol moet krijgen, dan moet ze ook zeggen: daar hebben we het geld voor over. Maar dat hoor ik de VVD nog niet zeggen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik begrijp dat er in de Provinciale Staten van Limburg inderdaad discussie over is hoeveel geld erbij moet. Ik heb al eerder gezegd dat ik toe wil naar één luchtvaartstelsel in Nederland. Schiphol is al deels eigenaar van Rotterdam-Den Haag en Eindhoven. Wat mij betreft kunnen ze ook een belang nemen in Eelde en Maastricht om op die manier te helpen. We kunnen daar geld in steken als Rijk, maar we kunnen ook de businesscase van Maastricht beter maken, bijvoorbeeld door niet alleen deze zomervakantie, maar gewoon structureel meer vakantievluchten vanaf Maastricht te laten vertrekken.

De voorzitter:

Dan was er een vraag van mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Hier wordt door de VVD een beeld geschetst van de heer Koerhuis als redder van de vakantievluchten, maar zijn plannen gaan natuurlijk wel ten koste van al die mensen rond Schiphol die nu al ongelofelijk veel geluidsoverlast hebben. Dan hebben we het

over honderdduizenden mensen. De heer Koerhuis zegt eigenlijk: laat ze laat in de avond nog maar eens lekker langer vliegen. Dus wat wil de VVD nou? Dat die mensen maar op de camping gaan zitten, omdat ze thuis geteisterd worden door geluidsoverlast? Dat is toch geen oplossing?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb de minister er al eerder toe opgeroepen om naar de havengelden en de vliegvelden te kijken om ervoor te zorgen dat er in Nederland stillere vliegtuigen worden ingezet. Dat kan als je gaat differentiëren met havengelden door bijvoorbeeld hogere havengelden te hanteren voor vliegtuigen die veel geluid maken en lagere havengelden voor vliegtuigen die minder geluid maken. Volgens mij kunnen we zo wat geluidswinst boeken. De vliegbelasting gaat ook omhoog. Dat gaan we deels gebruiken voor de omgeving van luchthavens, bijvoorbeeld om woningen te isoleren en meer geluidsvrij te maken. Daar moeten we ook naar kijken. Maar deze zomervakantie is het wel alle hens aan dek. Willen we inderdaad de vakantievluchten redden, dan moeten we naar iedere oplossing kijken. Ik denk dat dit gewoon een belangrijk onderdeel daarvan is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als het redden van de vakantievluchten je beleidsdoel is als Kamerlid ... Ik zou denken dat er wat grotere doelen zijn, maar goed. We hebben nog steeds vier vluchten per dag naar Brussel. We hebben 50 vluchten per dag naar Londen. Als de VVD ervoor wil zorgen dat er genoeg ruimte is voor vakantievluchten, is het dan niet volstrekt logisch om echt te gaan snijden in die kortereafstandsvluchten op bestemmingen die prima per trein te bereiken zijn?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Om in ieder geval in eerste instantie antwoord te geven op het eerste deel: nee, het redden van de vakantievluchten is natuurlijk niet het doel. De mensen thuis hebben een jaar lang hard gewerkt en die willen op vakantie kunnen gaan. Dat mogelijk maken is natuurlijk het doel. Dat is waar we het enerzijds over hebben in de luchtvaart. Anderzijds gaat het om het internationale netwerk van lijnvluchten op Schiphol en van de KLM. Dat is waar die 300.000 banen op en rondom Schiphol met name van afhankelijk zijn. Dat moeten we ook mogelijk houden. Daar hoort de hubfunctie bij, zoals mevrouw Kröger die aan het eind beschreef.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er een vraag van de heer De Hoop, PvdA.

De heer **De Hoop** (PvdA):

De arbeidsomstandigheden en het tekort aan mensen spelen ook een belangrijke rol in de chaos bij Schiphol. Daarbij hebben we ook gezien, en gisteren gezegd, dat het ook te maken heeft met de mentaliteit die we hadden op het gebied van luchtvaart, waarbij groei vooropstond, wat ten koste ging van het personeel. Ik ben gewoon heel erg benieuwd hoe de heer Koerhuis kijkt naar de rol van de VVD hierin: vier kabinetten-Rutte met vier ministers van Infrastructuur van de VVD. Hoe reflecteert u op de rol van uw eigen partij en de mentaliteit die deze problemen mede veroorzaakt heeft?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik kan alleen maar zeggen dat ik sinds ik woordvoerder luchtvaart ben, sta voor die banen in de luchtvaart. Ik wil ook dat die banen fatsoenlijke lonen en fatsoenlijke contracten krijgen. Ik ben heel blij met de €840 per maand zomertoeslag die Schiphol gaat geven aan de medewerkers op Schiphol. Daar ben ik heel blij mee. Als je staat voor de banen in de luchtvaart, hoort groei daar nu eenmaal bij. Wil je de 300.000 banen op en rondom Schiphol behouden, dan moet je beperkte groei toestaan. De productiviteit stijgt ieder jaar in de economie, ook op Schiphol, dus als je dat niet toestaat, gaan de banen daar afnemen. Dat weet de heer De Hoop ook. Als je echt voor die banen wilt staan ... Voor die arbeiders dus, zeg ik even tegen de heer De Hoop. Dus wil je echt een partij van de arbeid zijn en staan voor die banen, dan moet je beperkte groei toestaan in de luchtvaart.

De voorzitter:

En u zegt dat via de voorzitter. De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Het verbaast me toch wel. De heer Koerhuis wil bouwen, bouwen, bouwen, rijden, rijden, rijden, vliegen, vliegen, vliegen, maar het lijkt net alsof er in de wereld van de heer Koerhuis geen grenzen zijn. We leven in het dichtstbevolkte land van de wereld. Alleen maar de groei voorop laten staan: dat kan gewoon niet meer. We overschrijden grenzen

qua arbeidsovereenkomsten, geluid, stikstof, fijnstof en CO₂. Als die mentaliteit niet verandert bij de grootste partij van het land, als die mentaliteit niet verandert binnen het kabinet, kunnen we akkoorden sluiten tot we een ons wegen, maar dan zijn de werknemers straks toch weer het slachtoffer. Dat moet anders. Ik hoop dat de heer Koerhuis daar ook op wil reflecteren.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Als er vragen zijn over de VVD-minister of het kabinet, dan zou ik die aan de heer Harbers willen stellen, in ieder geval vanuit mij bekeken. Er zijn wel degelijk grenzen. Dat hebben we gezien. Personeel is een grens. Het is ook niet meer dan terecht wat Schiphol gaat doen, die €840 extra per maand zomertoeslag geven aan de medewerkers op Schiphol. Maar ik heb ook gezegd dat er grenzen aan geluid zijn. Daarom wil ik ook dat er met stillere vliegtuigen wordt gevlogen. We hebben ook afgesproken CO₂-neutraal te zijn in 2050. Dus we moeten in Nederland toewerken naar de productie van synthetische brandstoffen. Die grenzen erken ik en daar moeten we aan werken.

De **voorzitter**:

Dan de heer Van Haga van de Groep Van Haga. Ik wijs erop dat de heer Van Haga geen lid is van deze commissie, maar ik ga ervan uit dat u ermee instemt dat hij hier het woord voert. De heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dank u wel, voorzitter. Dit genadebrood eet ik natuurlijk altijd met veel plezier. Dank ook aan de heer Alkaya, die mij één interruptie toestaat. Dat is nog leuker. Ik vond het betoog van de heer Koerhuis wel grappig. Hij begon met te zeggen: we willen niet op de stoel van de heer Benschop gaan zitten. Vervolgens komt hij met allerlei heel gedetailleerde oplossingen, zoals het spreiden van piekmomenten en het verplaatsen van vluchten. Heel Nederland wil op dit moment natuurlijk op de stoel van Benschop gaan zitten, want iedereen kan het beter. Gisteren hoorden we de heer Benschop zeggen: "Reken nog maar op een horrorzomer deze zomer, want het gaat allemaal nog niet lukken. Misschien wordt het de volgende zomer beter." We hebben het drama van de meivakantie gehad. Vindt de VVD niet dat er gewoon een ultimatum gesteld moet worden? Los het op binnen een paar maanden. Deze zomer moet het geregeld zijn. En

anders gaan we maatregelen nemen, in de vorm van de commissarissen verzoeken om hem uit zijn functie te ontheffen. Zoiets.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is het natuurlijke spanningsveld dat de heer Van Haga aangeeft. We zitten hier niet op de stoel van de heer Benschop, ook al lijkt heel Nederland er wel even op te willen gaan zitten, zoals de heer Van Haga zegt. Dan geef je toch wat punten mee. En op het tweede deel van zijn vraag: ik heb ook gezegd dat ik niet blij ben met datgene waarmee de heer Benschop gisteren afsloot. Hij blijft dreigen met het schrappen van vakantievluchten. Daar ben ik gewoon niet blij mee. Ik wil dat de minister mijn zorgen daarover wegneemt, en ook uw zorgen dus.

De **voorzitter**:

Als u geen verdere vragen heeft ... De heer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik hoorde de heer Koerhuis in zijn betoog inderdaad met veel oplossingen komen, maar weinig zeggen over werkomstandigheden en over personeel, terwijl dat nou juist een van de grootste oorzaken is. Ik vroeg mij ten eerste af hoe de heer Koerhuis staat tegenover het akkoord dat nu bereikt is. Op de lange termijn komt er iets van €1 bij. Denkt de heer Koerhuis dat we daarmee de arbeidsomstandigheden op Schiphol structureel dusdanig gaan verbeteren dat het een attractieve plek wordt om te werken? Daar heb ik mijn vraagtekens bij. En twee: wat vindt de heer Koerhuis van wat er onder die arbeidsomstandigheden ligt, namelijk het feit dat we aanbestedingen doen met bedrijven die elkaar beconcurreren en dat daarmee het niveau van de arbeidsomstandigheden maar lager, lager en lager wordt, omdat er op prijs wordt geconcurrerd? Vindt de heer Koerhuis ook dat we daar zo snel mogelijk in moeten ingrijpen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dit is net als bij de voorgaande interrupties. Er worden veel vragen gesteld. Ik doe mijn best om ze zo veel mogelijk te beantwoorden, maar ook binnen uw geduld, voorzitter. Allereerst zegt DENK dat ik weinig over personeel zeg. Volgens mij zeg ik heel veel over personeel. We moeten het personeelstekort oplossen. Ik sta voor dat personeel daar. Ik

ben er heel blij mee dat ze €840 per maand zomertoeslag krijgen. Maar er wordt een terecht punt aangesneden: dat is niet structureel. Dat is alleen voor deze zomer. We hebben dit debat ook om de problemen in de zomervakantie op te lossen. Maar ik ben het met DENK eens: dit is niet structureel. Ik zeg niet dat we daar in dit debat naar moeten kijken, maar dat zouden we in een later debat zeker moeten gaan doen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Aan alleen kreten zoals "ik sta voor het personeel" heeft het personeel natuurlijk niet zo veel. Dat zijn holle frasen. Ik zou toch meer daadkracht en inhoud willen vragen van de heer Koerhuis als lid van de grootste fractie in dit parlement. Hij geeft net toe dat het niet structureel is. Dus hoeveel soelaas gaat het ons bieden als mensen er op de lange termijn maar ongeveer een euro bij krijgen? Hoe attractief wordt het ook voor mensen om deze zomer voor Schiphol te gaan werken als dat na de zomer vervalt? Ik heb daar grote vraagtekens bij, want dit probleem gaat niet alleen deze zomer spelen. We gaan lang te maken hebben met arbeidstekorten. Dus ja, de zomer is het meest urgente probleem, maar door ons nu daarop blind te staren gaan we het voor de lange termijn niet oplossen. Ik zou de heer Koerhuis dus willen uitnodigen om daar meer van te vinden, ook in de richting van deze minister.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is een beetje een flauwe opmerking van DENK. Ik sta voor het personeel. Ik heb samen met de heer De Hoop ook dat gesprek met de heer Benschop ingepland, juist om ook druk te zetten op de onderhandelingen met de vakbond. De vakbond is daar niet voor niks bij uitgenodigd, en dat heeft ook resultaat geboekt. We staan er dus niet alleen voor; we hebben ook resultaat geboekt. €840 per maand zomertoeslag is gewoon fors. Dat is een goed resultaat, als u het mij vraagt. Ik sta voor het personeel in de luchtvaart. Daarom wil ik bijvoorbeeld ook dat Lelystad Airport opengaat, om uiteindelijk het internationale knooppunt van lijnvluchten op Schiphol te behouden en daarop te concentreren, omdat dat juist daar heel veel banen schept, en vakantievluchten vanuit de regio te laten vertrekken. Volgens mij laat ik daarmee zien dat ik resultaten wil boeken voor het personeel in de luchtvaart.

De heer **Boucke** (D66):

De heer Koerhuis daagt ons een beetje uit. Hij staat voor banen, zegt hij, maar volgens mij staat hij alleen voor de start- en de landingsbanen op Schiphol. Hij steunt namelijk een model dat alleen om groei vraagt, maar dat is juist het model dat ons nu in de problemen gebracht heeft. Dat hebben we gisteren ook van de heer Benschop gehoord. De heer Koerhuis heeft samen met de heer De Hoop de heer Benschop uitgenodigd. Ik denk dat het heel nuttig was om de heer Benschop te spreken. We hebben ook de FNV hier gehad. Ze waren heel duidelijk. Het móét anders. Het roer moet om, want we leven in tijden van schaarste en de race to the bottom is niet de oplossing; die is juist het probleem. Ik wil de heer Koerhuis dan ook uitdagen of misschien verzoeken om toch iets meer intellectuele scherppte. Ik wil hem verzoeken om mee te doen aan mijn oproep om een onderzoek te doen naar het effect van eerlijke lonen en hogere tarieven op Schiphol op het bedrijfsmodel van Schiphol. Ik bracht dat gisteren ook naar voren. Ik denk namelijk dat we allemaal goede, eerlijke banen willen op Schiphol, en mensen die zonder vertraging hun vliegtuig kunnen halen, binnen de grenzen van de natuur en het klimaat. Dat is wat we willen. Daar hebben we wel onderzoek voor nodig. Mijn vraag of mijn uitdaging voor de heer Koerhuis is: steunt u zo'n onderzoek?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat waren een heleboel vragen. Ik sta voor die banen en dat zijn niet die vijf of zes start- en landingsbanen bij Schiphol, maar ik sta voor die 300.000 banen. Daar sta ik voor. Daarvoor is het gewoon belangrijk dat we dat internationaal knooppunt van lijnvluchten houden en daar hoort de hub-functie bij. Dat heb ik ook al tegen mevrouw Kröger gezegd. Ook vakantievluchten vanaf regionale vliegvelden en Lelystad horen daarbij. Natuurlijk steun ik geen model dat alleen om groei draait. Groei heb je wel nodig om de banen te behouden. Dat zijn de regels van de economie. De productiviteit stijgt ieder jaar, dus je hebt uiteindelijk groei nodig om die 300.000 banen te behouden. De race to the bottom hebben we gezien. Ik heb dat gisteren ook vaak gezegd. Achteraf terugkijkend kun je zeggen dat er nu problemen zijn op Schiphol; de salarissen zijn te laag. Dat wordt nu gerepareerd en daar ben ik ook blij om. Ik zeg daar wel bij: we moeten die banen wel behouden. Als ik D66 hoor, klinkt er toch vaak in door dat we ook met minder banen in de luchtvaart toekunnen. Dat vind ik jammer en dat is niet de waardering die ik de mensen wil geven die in de luchtvaart werken.

De heer **Boucke** (D66):

Ik had een hele duidelijke vraag. Dat was een oproep aan de heer Koerhuis om onderzoek te steunen. Wat wij volgens mij willen, is het behoud van de banen, maar volgens een duurzaam bedrijfsmodel. Een bedrijfsmodel dat ervoor zorgt dat die banen ook op termijn behouden blijven, dat mensen een eerlijke boterham verdienen en dat mensen op tijd hun vlucht kunnen halen, binnen de grenzen van het klimaat en de natuur. Waarom is die vraag relevant? Omdat we gisteren van de heer Benschop en van de FNV gehoord hebben dat we niet door kunnen gaan zoals we de afgelopen jaren gedaan hebben. Volgens mij hebben we een gemeenschappelijk doel. Het is dus wel belangrijk om te onderzoeken of we dat met dit model, met de hogere tarieven en de betere beloning voor de mensen op Schiphol, redden. Steunt u dat onderzoek?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij had de heer Benschop het vooral over de lonen, dat we niet kunnen doorgaan met de lonen zoals die de afgelopen jaren waren. Dat is nu gerepareerd. Dat is -- en dat zegt DENK ook terecht -- inderdaad voor deze zomer gerepareerd, maar we moeten kijken of we dat structureel kunnen repareren. Dat is niet voor vandaag, dat is voor een later debat. Maar meneer Boucke, volgens mij zitten wij samen in een voorbereidingsgroep in deze commissie voor een groot rondetafelgesprek over de toekomst van Schiphol. Ik merk toonverschillen tussen VVD en D66. Ik ben altijd bereid om te kijken of we die kunnen overbruggen, zeker ook omdat we in dezelfde coalitie zitten, maar ons uitgangspunt blijft wel: ik sta namens de VVD voor die 300.000 banen en voor mensen die willen vliegen om familie en vrienden te kunnen bezoeken of op vakantie te kunnen gaan.

De **voorzitter**:

Dan is er een vraag van de heer Van der Molen van het CDA.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik vroeg zonet een interruptie, omdat ik het een beetje een belachelijke suggestie van de heer Koerhuis vond dat het gesprek gisteren met de heer Benschop had geforceerd dat er een sociaal akkoord lag, maar van die interruptie zie ik af.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat klinkt toch als een interruptie.

De **voorzitter**:

Goed. De heer Graus heeft ook een vraag.

De heer **Graus** (PVV):

Allereerst wil ik de heer Alkaya bedanken. Ik hoorde dat hij ook geld erbij wilde voor Maastricht Aachen Airport, dus welkom bij de club. Ik ben blij met hem in tegenstelling tot zijn voorganger. Ik heb een vraag aan de heer Koerhuis.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat klopt feitelijk niet, voorzitter. Ik zou een persoonlijk feit willen maken, na de interruptie van de heer Graus.

De **voorzitter**:

En ook het persoonlijk feit gaat via de voorzitter. Jongens, we zijn met heel veel mensen en we hebben de tijd die ervoor staat, dus ik wil aan eenieder vragen: wees kort en wees gedisciplineerd. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):

Ik hoorde hem vragen of er geld bij kon bij Maastricht Aachen Airport, maar dat zal hij dadelijk wel uitleggen.

Meneer Koerhuis en ik hebben samen een motie ingediend voor het behoud van Maastricht Aachen Airport, ook als belangrijke luchthaven voor bijvoorbeeld vrachtluchten. Laten we de vakantievluchten even laten voor wat ze zijn, maar het gaat me om vrachtluchten. Schiphol kan niet zonder Maastricht Aachen Airport. Dat kan alleen maar daar.

De VVD-fractie wil nationaal geld erbij, dus geld van de nationale overheid. Aanstaaende vrijdag wordt die beslissing genomen. Dit is ook mijn belangrijkste punt in dit debat. Ik wil daar dus toch naar vragen. Ik ga dat dadelijk ook vragen, maar ik heb daar ook uw steun voor nodig, want dat behelste immers ook mijn motieverzoek dat u medeondertekend heeft.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb het ook tegen de SP gezegd en ik zal het ook tegen de PVV zeggen: ik wil naar één luchtvaartstelsel in Nederland. Als we dus specifiek inzoomen op Maastricht, dan wil ik dat Schiphol ook een belang neemt in Maastricht. Dat is één ding dat ik graag wil. Het tweede wat ik graag wil, is het volgende. Als rijksoverheid kan je er geld in stoppen. Je kan er ook voor zorgen dat de businesscase beter wordt op Maastricht. Dan geven we inderdaad meer ruimte voor vrachtluchten daar of -- en daar gaat het debat van vandaag over -- meer ruimte voor vakantievluchten. Ik denk: daar verdient het vliegveld geld mee en dan hoeft er ook minder geld in. Dat moeten we deze zomer doen, maar ik wil ook graag kijken of we dat structureel kunnen gaan doen.

De heer **Graus** (PVV):

Dit is mijn tweede en laatste interruptie. Normaal zijn het er vier bij dit soort debatten van drie uur, geloof ik. In ieder geval wil ik dit toch vragen. Stel dat Schiphol het niet doet -- daar riekt het langzamerhand wel naar; we zetten Schiphol natuurlijk onder druk met andere zaken waar we ook allemaal, Kamerbreed, heel dankbaar voor zijn -- dan moet het Rijk wel bijspringen volgens uw fractie en de Provinciale Staten. Dus ja, er zal wel iets moeten gebeuren. Anders zijn we Maastricht Aachen Airport kwijt en dat mag niet gebeuren, met het oog op een overflow van vrachtverkeer. Het is een regionale luchthaven die ook qua vrachtverkeer een luchthaven van nationaal belang is. Bovendien is die onmisbaar voor de Limburgse economie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Er zal iets moeten gebeuren. Dat ben ik eens met de heer Graus. Ik hoop dat we hierin samen blijven optrekken.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, mag ik iets rechtzetten? De heer Graus suggereerde dat ik er als SP voorstander van zou zijn dat de rijksoverheid bijspringt bij Maastricht Aachen Airport. Dat heb ik niet gezegd. Alleen, als de VVD zegt dat Maastricht Aachen Airport open moet blijven en, sterker nog, meer vluchten zou moeten overnemen van Schiphol, dan is de consequentie daarvan dat er geld bij moet. Ik zeg dus: als de VVD a zegt, dan moet ze ook b zeggen. Dat betekent niet dat ik hier een standpunt inneem. Dat is echt aan de Provinciale Staten. Daar gaan zij ook over. Dat soort overwegingen kunnen zij ook veel beter regionaal maken.

De voorzitter:

Goed, dan is dit even wat het is. Ik wil u nogmaals vragen gewoon even de discussies op een gedisciplineerde manier te voeren. Anders kunnen we dit vanmiddag gewoon niet afmaken. Als er geen verdere interrupties zijn, dan is het woord aan de heer Van Haga van de Groep Van Haga. Gaat uw gang.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Voorzitter. Schiphol is een van de grootste luchthavens van Europa en onze nationale trots. Elk jaar verwerkt deze luchthaven tientallen miljoenen passagiers en met 300.000 directe en indirecte banen is Schiphol onmisbaar voor onze economie en voor onze werkgelegenheid. BVNL vindt dan ook dat we Schiphol moeten koesteren.

Voorzitter. Schiphol heeft het lastig gehad door de coronamaatregelen, waardoor vliegen bijna onmogelijk was. In 2019 werden er nog 72 miljoen reizigers gevlogen en in 2021 nog maar 25,5 miljoen. In 2020 was het nog veel slechter. Omdat hun diensten niet meer nodig waren, verloren duizenden mensen hun baan. Maar nu de

coronamaatregelen verdwenen zijn en het aantal reizigers weer toeneemt, komt Schiphol in de problemen, mede omdat het bestuur van Schiphol geen enkel plan had om het reguliere aantal passagiers op een logistiek verantwoorde wijze af te handelen. Er was te weinig personeel bij de incheckbalie, te weinig personeel bij de beveiliging, te weinig personeel voor de bagageafhandeling en tot overmaat van ramp werd er ook nog onderhoud aan de start- en landingsbanen gedaan. Het gevolg is dat reizigers uren in de rij staan en in het ergste geval hun vlucht missen. Wat nog veel erger is: er worden hele vluchten geschrapt. De schade loopt in de vele miljoenen. Wat BVNL betreft is dat volstrekt onacceptabel. Het is een episch falen van het management van Schiphol, want het personeelstekort komt niet uit de lucht vallen. Hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Dachten ze bij Schiphol dat iedereen gewoon wel weer zou terugkomen? Het lijkt alsof er geen enkel postcoronaplan was. Daarnaast zijn de arbeidsvoorwaarden dramatisch. Is de minister het met BVNL eens dat betere arbeidsvoorwaarden deze situatie gewoon hadden kunnen voorkomen? Waarom worden zulke cruciale zaken als beveiliging uitbesteed en heeft Schiphol hier vervolgens geen enkel zicht meer op? Graag een reactie van de minister.

Het zomerplan dat Schiphol vorige week presenteerde, is wat BVNL betreft mosterd na de maaltijd en heel weinig concreet. Een megaorganisatie als Schiphol dient proactief te

werk te gaan. Daarnaast worden reizigers in de toeristische sector ernstig gedupeerd, aangezien Schiphol nu inzet op minder vluchten. De KLM heeft zelfs aangeboden om 30% van de vluchten te schrappen en dat is natuurlijk ook volstrekt onacceptabel. Moeten we niet gewoon capaciteit opschalen in plaats van vluchten afschalen? Krimp is slecht; groei is goed. Waarom kunnen we niet voor de korte termijn het leger inzetten? Ik heb dat al eerder geopperd. Dat werd continu weggehoond. Is er ook al gekeken naar het aan het werk zetten van werklozen op Schiphol?

Voorzitter. Dan kom ik bij de topman, de heer Bens Chop, die verantwoordelijk is voor deze chaos. Voor €600.000 per jaar was hij afwezig tijdens de Schipholcrisis. Hij gaf er de voorkeur aan een beetje te varen in zijn bootje, champagne te drinken op een snoepgala in Washington en een beetje kaviaar te eten bij het World Economic Forum in Davos. Aan de buitenwereld werd gemeld dat hij corona had. Bij terugkomst kon er niet veel meer vanaf dan een beetje sorry zeggen en een nietszeggend plan dat ik overigens zelf waarschijnlijk in een kwartiertje op papier had kunnen zetten. Ik ben benieuwd wat de minister vindt van de handelwijze van deze "topman". Wat heeft de directeur van Schiphol nu eigenlijk te zoeken in Davos bij het World Economic Forum? Ik ben ook benieuwd naar wat de minister van zijn eigen handelen vindt als verantwoordelijke minister, maar ook als aandeelhouder, mede gezien het feit dat de problemen al maanden geleden bekend waren en deze chaos dus volkomen verwijtbaar is. Heeft de minister inmiddels een ultimatum gesteld, zodat we niet dezelfde problemen zien in de zomervakantie?

Voorzitter. Wat BVNL betreft mag dit falen niet zonder gevolgen blijven. Als de directeur van Schiphol niet uit eigen beweging vertrekt, vraag ik bij dezen aan de minister om een verzoek in te dienen bij de raad van commissarissen om hem te ontheffen uit zijn functie. Ik zal in ieder geval bij het tweeminutendebat, voor zover het wordt aangevraagd, met een motie komen die hiertoe oproept. Laten we ervoor zorgen dat een kundige man of vrouw deze organisatie dan gaat leiden, orde op zaken gaat stellen en een horrorzomer op Schiphol gaat voorkomen in het belang van Nederland. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan meneer De Hoop namens de fractie van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Na het uitbreken van de coronacrisis in 2020 waren de duizenden medewerkers die op Schiphol werkten, ongeveer de eersten die op straat belandden. Van de 72.000 werknemers die in 2019 nog op Schiphol werkten, bleven minder dan 50.000 werknemers over. Meermaals is er gewaarschuwd dat het afgeschaalde personeelsbestand de druk niet aankon. Na vorige zomer zei het personeel: dit nooit meer. Toch moest het eerst misgaan, voordat er een serieuze stap werd gezet om werknemers beter te belonen en een akkoord te bereiken met de vakbond. Ik ben blij dat er eindelijk een akkoord is bereikt waarin ook serieuze stappen worden gezet. Ik zie dit echter ook als eerste stap richting een nieuwe kijk op de manier hoe we luchtvaart moeten organiseren. Daarbij komt kwaliteit van mens en omgeving centraal te staan. De arbeidsomstandigheden zijn immers ver onder de maat. Niet alleen kunnen mensen er elk moment uitgegooid worden, maar de lonen zijn te laag. De werkdruk is te hoog. Het is vaak ook nog eens hartstikke ongezond.

Schiphol is een bedrijf van maatschappelijk belang, dat voor het merendeel in handen is van de Staat. Dan mag je een actievere rol van de Staat verwachten. Dat is nu niet het geval. Ik verwacht dat ook bij de uitvoering van het akkoord tussen Schiphol, FNV en CNV. Is de minister bereid erop toe te zien dat de mooie woorden van Schiphol over kwaliteit in plaats van prijs als uitgangspunt worden waargemaakt? Dat geldt in het bijzonder als het gaat om de acht afhandelingsbedrijven, vijf beveiligingsbedrijven en vier schoonmaakbedrijven. Daardoor heeft eigenlijk helemaal niemand de regie. Op dit punt is het akkoord ook nog niet concreet genoeg. Is de minister bereid er samen met Schiphol voor te zorgen dat het personeel gewoon in dienst wordt genomen, zodat het personeel zekerheid heeft en Schiphol weer de regie?

Voorzitter. De huidige chaos gaat vooral over de behandeling van werknemers. Die gaat over mensen die zichzelf een hernia werken om de sector overeind te houden. Maar op de achtergrond is er natuurlijk meer aan de hand. Het overschrijden van grenzen is de standaard geworden. Of het nu om arbeidsvoorwaarden gaat, geluid, stikstof, fijnstof of CO₂, Schiphol doet alles om de grootste en goedkoopste van Europa te zijn. Het is een "plofkip met de zogenaamde gouden eieren". Voor de Partij van de Arbeidfractie is het helder: Schiphol is van belang voor de economie én de maatschappij, maar moet altijd opereren binnen de sociale, maatschappelijke en juridische grenzen. Dat betekent mét fatsoenlijke lonen en omstandigheden, een natuurvergunning en minder CO₂-uitstoot en geluidsoverlast. Is de minister het eens dat dit de enige juiste manier is om Schiphol en

de luchtvaartsector op een duurzaam beleid te krijgen? En, zo ja, wat betekent dat dan voor zijn huidige beleid?

Het belang van de hubfunctie wordt als voornaamste reden genoemd om de groei van Schiphol te faciliteren. Maar niemand weet nu wat de toegevoegde waarde hiervan echt is. Ik zou dat willen weten. Hier moet eens goed onderzoek naar worden uitgevoerd, zodat we niet alleen een ideologisch maar ook een inhoudelijk debat kunnen voeren. Mijn laatste vraag is daarom of de minister bereid is om dit goed te onderzoeken en daarbij ook te betrekken wat in brede zin de gevolgen zouden zijn van een kleinere hub. Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van der Molen namens de fractie van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Het is al gezegd: de urenlange wachtrijen, vertraagde vluchten en heel veel annuleringen. Dan moet je toch vaststellen dat die chaos op Schiphol alleen maar verliezers kent. Ze zijn bijna allemaal al wel genoemd vandaag. Dat is niet het kwaliteitsniveau dat we van Schiphol mogen verwachten. Het is dan ook terecht dat Schiphol daar zijn excuses voor heeft aangeboden en probeert er alles aan te doen om het niet weer te herhalen. Die opdracht ligt wat het CDA betreft dan ook vooral bij Schiphol. Zij moeten dat waarmaken. We zijn dan ook blij dat de eerste, belangrijke stap is genomen, namelijk het akkoord tussen vakbonden en Schiphol om de werkomstandigheden en de lonen van het personeel te verbeteren. De medewerkers gaan meer verdienen, zeker in de zomer. Maar Benschop zei gisteren: de kosten zijn voor de aandeelhouder. Nu zit de aandeelhouder hier aan tafel. Heb ik nou goed begrepen dat deze minister meteen de portemonnee moet trekken? Graag een toelichting.

Voorzitter. Ik maak me er zorgen over of Schiphol op tijd invulling kan geven aan die actielijnen, want de zomervakantie start voor heel veel mensen al over anderhalve maand. Het is zeer de vraag of het Schiphol lukt om voor die tijd genoeg nieuw personeel te werven om zomerchaos te voorkomen. Ik heb daar echt een hard hoofd in, al zullen ze hun best doen. Ik hoor dan ook graag van de minister hoe realistisch hij dat doel zelf vindt en waar hij rekening mee houdt. Ik las dat de minister er nu meer dan

voorheen bovenop gaat zitten. Hij kan ook aanwijzingen geven. Wat kunnen we dus van de minister verwachten, en niet alleen van Schiphol?

Voorzitter. Er is nog maar een heel beperkte groep mensen in dienst van de Schiphol Group. Er zijn heel veel werkzaamheden uitbesteed. Schiphol is in vergelijking met andere Europese luchthavens heel erg geliberaliseerd. Dat heeft ertoe geleid dat er veel verschillende bedrijven actief zijn op de luchthaven, die met elkaar concurreren voor lage prijzen. Dat hangt ook samen, zei de heer Benschop gisteren, met de actieagenda 2016, geschreven onder Rutte II. Ik kijk even kort naar rechts. Daarin werd vooral gesproken over een "concurrerend kostenniveau". Ik zou heel graag willen weten of deze minister ook van mening is dat dat bedrijfsmodel op zijn laatste benen loopt en hoe hij als minister op dat vlak wil gaan sturen.

Voorzitter. Ik heb gisteren in het gesprek met de heer Benschop al gewezen op de situatie in de zomer van 2021, waarin er ook al problemen waren. Toen is er nog een brief door de vakbond naar het ministerie gestuurd. Toen kwam er een briefje terug, en daar stond in: het ministerie van IenW wil actief bijdragen aan het verbeteren van de situatie van medewerkers in de grondafhandeling op Schiphol. Schiphol heeft fouten gemaakt, maar ik vraag ook aan deze minister: wat heeft de minister in de tussenliggende tijd bijgedragen om de situatie voor dat grondpersoneel beter te maken? Eén voorbeeld is het beperken van het aantal afhandelaren Schiphol. De heer Benschop verwees daar gisteren ook alweer naar. Er ligt een verzoek bij de minister om het mogelijk te maken dat de groei daarvan in ieder geval gestopt kan worden en dat we naar een andere situatie toe kunnen gaan. Ik neem dus aan dat de minister daarvoor heel snel met een besluit komt. Wanneer kunnen we dat besluit verwachten? Wat zal het besluit dan zijn? Het CDA kan zich alleen maar voorstellen dat de minister daaraan wil meewerken. We horen graag of dat bevestigd kan worden.

Voorzitter. Dan mijn laatste vraag. Regionale luchthavens zijn hier al genoemd. Dat is een mogelijkheid als vluchten uitvallen. Ik val de heer Graus bij als het gaat om de mogelijkheden die Maastricht biedt voor vervoer van goederen en wat Eelde kan bieden voor vakantievluchten, maar we hebben daar ook de luchtvaartmaatschappijen bij nodig. Volgens mij aarzelen die een beetje over wat die deze zomer nog gaan doen, want het overleg met Schiphol is nog druk bezig. Het zou misschien kunnen helpen als de minister een handje helpt om deze partijen eens rond de tafel te brengen om de laatste aarzelingen van tafel te nemen. Wij als CDA weten zeker dat als wij niet meer vluchten naar de regionale luchthavens brengen, er dan meer geschrapt zullen moeten worden.

Ik denk dat we toch de kant opgaan van dat laatste scenario, ondanks dat iedereen hier roept dat dat niet zou moeten. Maar hoe kleiner we dat aantal kunnen houden, hoe beter het is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Goudzwaard namens de fractie van JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank, voorzitter. JA21 maakt zich met zicht op de zomervakantie grote zorgen over de staat van onze luchthaven Schiphol. De afgelopen weken is maar weer eens gebleken dat de luchthaven er niet goed voor staat door een personeelstekort. Hoe heeft dit nou zover kunnen komen? Schiphol is de afgelopen weken steeds maar weer negatief in het nieuws. Schiphol heeft excuses aangeboden voor het ongemak, maar volgens mij is dat in deze situatie niet genoeg. De heer Benschop had gisteren wat ons betreft ook weinig hoopgevende berichten. Hij zei het ei van Columbus nog niet te hebben gevonden. Wat gaat de minister doen om de situatie niet uit de hand te laten lopen in de zomervakantie? KLM moest de afgelopen weken namelijk enkele honderden vluchten annuleren met veel gedupeerden tot gevolg. Wat gaat de minister doen om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen in de zomervakanties massaal zullen uitwijken naar buitenlandse luchthavens?

Een ander onderwerp is vliegoverlast. Ik wil benadrukken dat we oprecht iedere melding serieus moeten nemen. In hoeverre kijkt de minister kritisch richting de veelmelders?

Want 43% van alle klachten is afkomstig van 0,8% van alle melders. Dat vervuult het zicht op de daadwerkelijke impact. Ter illustratie: 61 mensen zijn feitelijk verantwoordelijk voor alle klachten; dan zijn, denk ik, ongeveer alle mensen die in deze zaal zitten, verantwoordelijk voor de helft van de klachten. Dat is nogal wat. Graag uw reflectie daarop. Kunt u ook stappen ondernemen tegen deze meldingenterreur?

Voorzitter, ik ga afronden. Uit een opinieonderzoek dat we hebben laten uitvoeren, blijkt dat de meerderheid van de Nederlanders het belangrijk vindt om vliegvakanties toegankelijk te houden voor lage inkomens en middeninkomens. Wij zijn als partij pertinent tegen de vliegtaks, en al helemaal wanneer deze conform de ambities van het coalitieakkoord met een factor drie wordt verhoogd. Echter, mocht een meerderheid van de Kamer hier wel mee instemmen, is de minister dan bereid om deze gelden te

investeren in een innovatiefonds voor de luchtvaart, in plaats van deze gelden direct weg te laten vloeien naar de staatskas? Want de Nederlandse luchtvaartsector is essentieel voor het Nederlandse vestigingsklimaat. We moeten de luchtvaartsector daarom ondersteunen waar nodig, maar bovenal koesteren, en de kwaliteit en de dienstverlening daarvan behouden.

Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Er was grote paniek in luchtvaartland. Wat was nou de reden voor die grote paniek? Was dat soms de informatie dat we waarschijnlijk al binnen vijf jaar over de grens van 1,5 graden opwarming heen gaan en dat het zicht op een enigszins prettige, leefbare aarde in hoog tempo uit zicht raakt? Was het de informatie dat de luchtvaart de afgelopen twintig jaar 49 van de 50 klimaatdoelen niet nakwam en eigenlijk maar wat kletste? Was het de realisatie dat voor de duurzame vervanging van de 4 miljard liter kerosine die de luchtvaart jaarlijks verstookt, in Nederland 50 kerncentrales van de omvang van Borssele nodig zijn? Was het de realisatie van gisteren dat weer 220 miljoen euro geleend gaat worden van jongeren voor het inktzwarte fossiele gat dat de Franse multinational Air France heet? Of was het dat de minister van Financiën, die dat geld verstrekt, niet eens het basale feit wist of er wel of niet een shareholders' agreement is of zou gaan komen? Nee. Nee, dat is niet de reden voor die paniek. Het was de paniek die de VVD voelde omdat mensen -- we weten nog altijd niet hoeveel -- hun vlucht misten. Geen misverstand: het is verschrikkelijk als je in die rij staat. Maar ik weet zeker dat als je het zelfs de mensen die in de rij staan, gaat vragen, zij als eersten zullen erkennen dat hun problemen van in de rij staan in het niet vallen bij de eerdere zaken die ik noemde. Het is bijna hallucinant -- ik kan het niet anders verwoorden -- om nu een gesprek te moeten voeren over de bedrijfsvoering van Schiphol, terwijl we alles moeten doen om het vege lijf te redden, om te redden wat er te redden valt. Dat zegt niet de Partij voor de Dieren, dat zegt de wetenschap. Gelukkig staan we met die wetenschap niet alleen. Half mei waren er door het hele land vele

demonstraties bij luchthavens van bezorgde en verenigde burgers die in actie komen voor krimp van de luchtvaart.

Voorzitter. In Noord-Holland is op z'n minst door de laatste drie kabinetten een lagelonenregio gecreëerd waar je werkend arm wordt en kans op ziekten hebt als je de pech hebt om op het platform te werken. Kan de minister nou eens onderbouwen waarom hij, terwijl de klimaatcrisis escaleert, toch vasthoudt aan de reductiedoelen van het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de Luchtvaartnota? Want de zeer kritische documenten over verduurzaming van de luchtvaart bleven fier overeind in een second opinion. Het gaat om een fair share naar rato, om 2,5 megaton, geen 12, in 2030. Ook de second opinion over de luchtvaart moest erkennen dat er geen silver bullet is om de luchtvaart te verduurzamen. Daarnaast bieden de beloftes die nu gedaan worden en de optie die nu onderzocht wordt, geen enkele zekerheid dat de luchtvaart zijn fair share na Parijs nakomt, zeker nu we zien hoe slecht de luchtvaartsector zijn beloftes waarmaakt. Waarom blijft de minister dan zo veel vertrouwen hebben in de beloftes van deze sector? Waarom maakt hij zelfs 383 miljoen over aan de sector via het Groeifonds? Waarom komt hij, in strijd met de wens van de Kamer maar op verzoek van de sector, met alternatieven voor het CO₂-plafond voor de luchtvaart? Graag een antwoord.

Voorzitter. Ik heb nog twee punten. Allereerst vraag ik de minister om nu toch heel snel te komen met de antwoorden op de vragen die we stelden in het schriftelijk overleg over de vergunningaanvraag van Schiphol met betrekking tot stikstof. Als de minister nu nog niet weet hoe het allemaal precies zit, dan is dat al erg genoeg en moet hij eigenlijk de luchthaven sluiten wegens het ontbreken van een natuurvergunning. Als hij wel weet hoe het zit, dan moet hij het melden, ook aan de Kamer. De optie dat hij het voor de Kamer nog moet uitzoeken, maar tegelijkertijd wel genoeg informatie heeft om de handhaving te weigeren, bestaat simpelweg niet. Erkent hij dat?

Tot slot, voorzitter. Is de minister bereid, in navolging van de petitie van bewoners van de omgeving Schiphol en de Werkgroep Toekomst Luchtvaart, een krimpscenario voor de luchtvaart te maken met een fair share naar rato, een CO₂-plafond van zo'n 2,5 megaton uitstoot in 2030?

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Goudzwaard, JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik werd toch even geprikkeld, want ik hoor hier naast mij het volgende gezegd worden. Als je alle uitdagingen die wij hebben op het gebied van natuur, klimaat en dat soort zaken in ogenschouw neemt, en je een reiziger die uren staat te wachten en die heeft uitgekeken naar zo'n vliegvakantie, gaat ondervragen, dan zegt die: "Nou, ik vind die klimaatdoelen van linkse partijen wel zodanig belangrijk dat ik wel snap dat ik mijn vakantie daarvoor moet opofferen." Dat hoor ik een beetje, maar zou u dan ook zo sportief willen zijn om dan eens een keer door bijvoorbeeld een peilingsbureau te laten onderzoeken of dat daadwerkelijk zo is?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat vind ik eigenlijk een goede vraag. Misschien moeten we dat doen. Misschien moeten we dat samen doen. Misschien moeten we samen naar Schiphol stappen en dat goed uitleggen. Je moet je wel realiseren dat die mensen helemaal gek zijn gemaakt door partijen als de VVD, door de heer Koerhuis, die luchtvaart als een soort recht geven. Die zeggen: je hebt hard gewerkt, dan moet je vliegen. Die mensen zitten uiteraard in een bepaalde stemming, in een bepaalde sfeer. Nogmaals, ik heb wat meer vertrouwen in de mensheid dan de heer Goudzwaard misschien. Als je dat goed uitlegt, dan hebben die mensen dat dondersgoed in de gaten en zeggen ze: wacht, dit gaat eigenlijk wel wat verder dan mijn reis. Dat is mijn aanname. Ik kan ernaast zitten, maar dat is wat ik denk.

De **voorzitter**:

Meneer Goudzwaard, gaat u samen naar Schiphol?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dat zouden we kunnen doen. Maar ik kom even terug op het hebben van vertrouwen in de mensheid. Hoe ik toch in het leven sta, is dat ik vooral wil kijken naar data. Als ik uw verhaal hoor, dan denk ik dat het helemaal niet zo wordt onderschreven door een groot deel van de bevolking. Sterker nog, dat zie ik ook terug in allerlei onderzoeken. Als u een man van uw woord bent -- volgens mij maakt u al enige aanstalten -- dan zou ik zeggen: ga naar een peiler toe en leg die vraag gewoon eens voor.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nou ja, "man van data" ... Misschien moeten we deze vraag gezamenlijk voorleggen aan de minister. Is hij bereid om onderzoek te doen? Het raakt namelijk ook heel scherp aan bijvoorbeeld het begrip van een burgerberaad. Daaruit blijkt dat als je burgers goed voorlicht, goed meeneemt, goed vertelt ... Je stelt ze dan niet in een simpele ja-nee situatie voor een dilemma, want dan weten we wel wat eruit komt. Dat is natuurlijk het verhaal van: wil je één snoepje nu of twee snoepjes straks? De meeste mensen kiezen dan toch voor één snoepje nu. Dat heeft onderzoek uitgewezen. Je moet dat dus echt zorgvuldig doen. Uit het grote burgerberaadexperiment in Frankrijk blijkt dan dat als je mensen de keuzes goed uitlegt en ze goed meeneemt, ze altijd voor het collectieve, betere belang kiezen. Laten we dus gezamenlijk de vraag doorgeleiden aan de minister of hij voornemens is en bereid is -- ik zit even te kijken; hij zit al na te vragen op zijn telefoon of er budget is, denk ik -- om hierover een burgerberaad te organiseren.

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk. Dan is het woord aan de heer Van Baarle namens de fractie van DENK.

De heer Van Baarle (DENK):

Dank u wel, voorzitter. Het is helaas een puinhoop op Schiphol. Denk aan de rijen die tot buiten de deur reiken, de overvolle tenten waarin mensen moeten wachten. Mensen moeten zelfs in de regen wachten. Allemaal mensen snakken na corona naar een vakantie of naar familiebezoek, maar voor veel mensen is die reis onzeker. Ook mijn mailbox stroomt vol met vragen van mensen die zich zorgen maken of die vlucht wel doorgaat, of zij hun opa en oma wel kunnen bezoeken, of zij opnieuw een duur ticket moeten kopen wanneer de vlucht wordt geannuleerd. Dat zijn terechte zorgen. Onlangs was ik op bezoek op Schiphol. Mensen stonden inderdaad in die rij en keken met wanhoop naar dat rode bord met vertraagde en geannuleerde vluchten.

Voorzitter. Ik spreek mijn waardering uit voor het personeel op Schiphol, dat op dit moment met man en macht werkt om het gaande te houden op Schiphol. Zelfs kantoorpersoneel springt bij. Maar uit de gelekte stukken van vandaag blijkt dat het in de toekomst niet beter gaat worden en dat we kijken naar een donkere zomer met grote problemen, onder andere door slecht gepland onderhoud. Is de minister het met DENK eens dat op deze manier, met deze vooruitzichten, de continuïteit van Schiphol als luchthaven eigenlijk gewoon onder druk staat? Als we dit soort alarmerende dingen met

elkaar zien, waarom zie ik dan een brief van de minister met zo veel beleidsjargon? Vinger aan de pols, monitoren. Waarom deze afwachtende houding? Waarom een gebrek aan visie? De problemen van Schiphol zijn van nationaal belang. We hebben het over minimaal een miljoen gedupeerde passagiers deze zomer, 30% minder vluchten. Hoeveel passagiers moeten we gaan teleurstellen? Wat hebben al die mensen aan een minister die rustig de vinger aan de pols houdt en blijft monitoren? Is er geen actievere rol van deze minister nodig?

Voorzitter. De grootste oorzaak van de huidige problemen is het personeelstekort. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de slechte werkomstandigheden: werken voor ongeveer een tientje per uur. Meneer Van Doesburg stelde terecht: bijna alle banen in Nederland zijn betere banen dan die op Schiphol; op Schiphol word je werkend arm. Is de minister het met DENK eens dat de werkomstandigheden niet alleen door Schiphol, maar ook door de overheid structureel zijn verwaarloosd in de afgelopen tijd en dat dat een oorzaak is van de huidige problematiek?

Wat vindt de minister van de uitkomst van de onderhandelingen? Ja, het is goed dat er in de zomer extra geld komt voor de mensen op Schiphol, maar wat lossen we er op de lange termijn mee op? Wat lossen we hier structureel mee op? Is het om de continuïteit te waarborgen niet nodig dat we zo snel mogelijk, met spoed, structureel oplossingen gaan bieden? Wat gaat het Rijk actief doen aan het personeelstekort, op het gebied van werving, op het gebied van eisen aan beveiligers, op het gebied van het inzetten van mensen voor supporttaken op Schiphol? Kan daarvoor wellicht ook de Participatiewet worden ingezet? Veel mogelijkheden. Graag een actievere rol van de minister op dat vlak.

Voorzitter. De omstandigheden op Schiphol moeten veranderen. Daarvoor moet de overheid een rol pakken. Zo is het systeem van aanbestedingen een ware race to the bottom geworden. Dit gaat primair ten koste van de werknemers en nu dus ook ten koste van de reizigers. Het is vaker gezegd: acht afhandelaren op Schiphol.

Vergelijkbare vliegvelden hebben er gemiddeld veel minder. Die afhandelaren concurreren elkaar kapot ten koste van de werknemers. Wat gaat de minister op dit vlak doen om dat te verminderen?

Ik zie dat de voorzitter mij maant tot een afronding.

De voorzitter:

U bent zelfs al over uw tijd, dus dank u wel voor uw bijdrage. De heer Boucke, namens D66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank je wel, voorzitter. De situatie op Schiphol is bizar slecht, niet alleen voor het personeel, maar ook voor de passagiers. Het is goed nieuws dat er een akkoord is bereikt, maar Schiphol moet alles op alles zetten om de situatie voor werknemers en passagiers veilig en op orde te krijgen. Ik heb een paar vragen aan de minister daarover. Kan de minister toezeggen om in het geval van chaos deze zomer toe te zien op het naleven van de regels rond compensatie, vergoeding of omboeking? Kan Schiphol in dit geval een duidelijke informatiecampagne organiseren? Is het mogelijk om de veiligheidsscreening en opleiding van het personeel op Schiphol te versnellen? Is het mogelijk om de marechaussee in te zetten om de situatie op Schiphol te verlichten? Voorzitter. De situatie op Schiphol is wat D66 betreft een symptoom van een groter probleem. Onze nationale luchthaven rust op een model dat blijft vragen om groei. Misschien is Schiphol wel een maatje te groot. De vraag doemt op of die groei de lonen niet naar beneden heeft gedrukt. Kan de minister toezeggen de oorzaken hiervan te onderzoeken, ook voor de grondafhandelaren? Want diezelfde groei doet de geluidswinst van stillere vliegtuigen teniet, zoals Hans Alders al in het vorige decennium schreef. En dan zijn er nog het klimaat, ultrafijnstof, stikstof en beperkingen voor de woningbouw.

Tegelijkertijd zien we ook dat we met Schiphol goed verbonden blijven met de wereld. Ook hebben we hoogwaardige kennis om een duurzame koploper te worden. Maar de balans lijkt zoek. Wat D66 betreft is het tijd voor een debat over welk Schiphol bij de toekomst van Nederland past. Een logisch aangrijpingspunt hiervoor lijkt wat ik "het zwaard van Damocles" noem: de natuurvergunning. Kan de minister zeggen wanneer het stikstofonderzoek van Royal Haskoning wordt afgerond en met de Kamer kan worden gedeeld? Kan hij toelichten hoe het kan dat besluitvorming over Schiphol en Lelystad dit jaar moet plaatsvinden, terwijl de gebiedsgerichte processen van minister Van der Wal nog anderhalf jaar duren?

Voorzitter. Dan de hubfunctie. D66 wil dat Nederland goed verbonden blijft met de voor Nederland belangrijkste economische centra en vakantiegebieden. Een goed verbonden internationaal knooppunt -- noem het een "hub" -- is daarvoor belangrijk. Maar daarvoor hoeven we niet vast te houden aan déze hub. Ik zei het al: het huidige model blijft

vragen om groei, en dat gaat niet meer. Kan de minister zeggen hoeveel vliegbewegingen of passagiers nodig zijn om het internationale netwerk omhoog te houden? Mocht krimp zich voordoen, hoe houdbaar is dit model dan nog? Welk effect heeft een duurder wordend Schiphol, met eerlijke lonen en hogere tarieven, op de eigen concurrentiepositie? Welke rol spelen ontwikkelingen als videoconferenties en kleinere vliegtuigen met meer passagiers erin hierbij? Kan de minister toezeggen hiervoor scenario's te onderzoeken? SEO heeft in 2015 al onderzoek gedaan naar de hubfunctie en gekeken of een andere invulling mogelijk is. Kan de minister toezeggen dit onderzoek te actualiseren? Kan hij toezeggen hier deze keer wél de externe effecten en bredewelvaartseffecten bij te betrekken?

Voorzitter, ik rond af met een persoonlijke noot. Ik kan alleen met het vliegtuig naar mijn moeder in Suriname. Nou ja, ik zou de boot kunnen nemen, maar dat gaat wel heel ver. Om die reden sluit ik af met het credo: vliegen verbindt. Dat weet ik zelf heel goed. Maar vliegen vervuilt ook. Er ligt een hele grote opgave en op de huidige voet kunnen we niet doorgaan.

Dank je wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik snap ook heel goed dat het bezoeken van je moeder op een ander continent een van de redenen is waarom vliegen noodzakelijk zal blijven. Niemand wil dat natuurlijk afschaffen. Ik heb een vraag aan de heer Boucke. De VVD houdt de mythe van die 300.000 banen maar in stand, maar die is allang ontmaskerd. Ik vroeg me af hoe D66 tegen de mythe van die 300.000 banen aankijkt.

De heer Boucke (D66):

Ik herken die cijfers ook niet. Ik weet niet zo goed waar de heer Koerhuis ze vandaan haalt. De rijksoverheid rekent met andere cijfers, die veel lager zijn. Ik dacht dat het eerder rond de 100.000 ligt, of iets meer dan dat. Maar ook over die cijfers zijn er een hoop twijfels. Ik en mijn partij hebben al eerder aandacht gevraagd voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de luchtvaart. Ik wil die oproep ook wel herhalen. Tegen de heer Van Raan wil ik dus zeggen: ik herken me ook niet in die

300.000 banen. Ik denk dat hij die vraag eerder aan de heer Koerhuis moet stellen. Wel vind ik het belangrijk dat we beter zicht krijgen op hoeveel het er wél zijn. Om die reden zou ik mijn pleidooi voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse willen herhalen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik had nog een vraag over het onderzoek dat de heer Boucke voorstelt. Inderdaad, dat zwaard van Damocles is er gewoon. Die vergunning en de randvoorwaarden zijn heel erg bepalend. Als het minder vluchten worden, dan worden het dus minder vluchten; anders heb je niets aan zo'n vergunning. Verdere groei op de middellange termijn ziet het CDA überhaupt niet zitten.

Maar de heer Boucke stipte nog een ander punt aan: het bedrijfsmodel als het gaat om het personeel. Ik vroeg me even af of ik dat goed heb begrepen. Stel dat we dat gaan onderzoeken en dat eruit zou komen: we moeten die mensen wel slecht blijven betalen, want anders gaat het niet goed. Ik kan me niet voorstellen dat D66 dan toch zegt: nou ja, uit het onderzoek blijkt ... Is dat niet het minimale wat we de komende tijd moeten doen? Moeten we niet sowieso het onderdeel flexibel werk terugdringen en een betere beloning gaan regelen, even los van scenario's en los van dat onderzoek?

De heer **Boucke** (D66):

Mijn antwoord daarop is heel kort: dat ben ik helemaal met de heer Van der Molen eens. Wij moeten ervoor zorgen dat mensen op Schiphol beter betaald worden, dat zij een eerlijk loon krijgen voor het werk dat ze doen en dat ze onder goede arbeidsomstandigheden hun werk kunnen doen. Ik houd een pleidooi voor onderzoek omdat ik wil voorkomen dat we weer in deze situatie terechtkomen. Ik wil dus graag weten wat voor Schiphol past bij de toekomst, gezien de beperkingen die we hebben op het gebied van geluid, klimaat en natuur, maar natuurlijk ook op het gebied van arbeidskrachten. Laten we daar gewoon een gedegen onderzoek naar doen. Maar het is wel een voorwaarde dat we de mensen die op onze nationale luchthaven werken, beter gaan behandelen, in brede zin.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Bij het eerste debat -- dat was het hoofdlijnen debat -- heb ik een interruptie gekregen van D66 over die 300.000 banen. In de Handelingen kan D66 de vier rapporten die ik genoemd heb, teruglezen. De schattingen van de vier rapporten die ik in dat debat heb

aangewezen, liepen tussen de 300.000 en 400.000 banen. JA21 heb ik zelfs bijna 400.000 horen zeggen. Ik hou het conservatief bij 300.000. Ik heb ook aangegeven dat dat directe werkgelegenheid is op Schiphol zelf, directe werkgelegenheid van toeleveranciers, en dat er ook indirecte werkgelegenheid is. Maar nou komt-ie. Laten we even aan de kant van D66 gaan zitten en alleen de mensen tellen die echt alleen op Schiphol werken. Dat zijn er 60.000. Als hij dat dan afzet tegen wat JA21 net zegt, namelijk dat 61 melders het grootste deel van de geluidsmeldingen doen, dus als je die 61 melders afzet tegen de 60.000 banen, dan kan de conclusie toch alleen maar zijn dat we gezamenlijk in ieder geval voor die 60.000 banen op Schiphol zijn? Want daar kun je de koppen tellen; dat zijn er 60.000.

De heer **Boucke** (D66):

Ik moest even nadenken over wanneer de vraag kwam. Allereerst over de onderzoeken die de heer Koerhuis aanhaalt. Ik vraag me af of de heer Koerhuis de cijfers van de rijksoverheid in twijfel trekt. Als hij dat doet, dan stel ik hem voor om dat ook aan de minister voor te leggen. Ik vind het belangrijk dat wij een luchthaven hebben die duurzaam opereert en waar de mensen die er werken, hoeveel het er ook zijn, onder goede omstandigheden en tegen een goed salaris hun werk kunnen doen. Dat is volgens mij waar we allemaal hier voor staan. Daar is volgens mij geen verschil van mening over.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis, kort graag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Volgens mij was het D66 die het in het vorige debat over "teringherrie" had. JA21 zet daar gelukkig "meldingsterreur" tegenover. Hoe maakt D66 de afweging tussen die 61 melders en die 60.000 banen direct op Schiphol zelf? Hoe is die afweging? Ik hoor D66 altijd heel veel praten over die 61 melders en dat we daarvoor moeten gaan staan. Ik hoor toch net nog wat te weinig dat we voor die 60.000 banen moeten staan.

De heer **Boucke** (D66):

De heer Koerhuis hoort misschien wat hij wil horen. Ik heb net een paar keer gezegd dat wij het belangrijk vinden dat wij een gezonde luchthaven hebben, goed verbonden met

de wereld, belangrijk voor Nederland, duurzaam opererend binnen de grenzen van klimaat en natuur, en goed zorgend voor de mensen die er werken, of het er nou 60.000 of meer of wat minder zijn. Dat is waar we voor staan.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer Alkaya namens de fractie van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Laat ik beginnen met een bericht van NH Nieuws van 25 juni 2021, dus bijna een jaar geleden. "Zomerchaos dreigt op Schiphol, minister volgens SP medeverantwoordelijk." Demissionair minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat moest toen al druk zetten op Schiphol om de oud-werknemers die al kortzichtig waren ontslagen, terug in dienst te nemen. Wij vreesden toen al voor de zomer die eraan zat te komen, door een gebrek aan personeel en een gebrek aan ervaren personeel. De regering stak natuurlijk geen vinger uit en schoof de verantwoordelijkheid van zich af en keek weg.

Afgelopen zomer kwam dan ook de chaos waar de werkvloer ons allemaal voor probeerde te waarschuwen, met vertragingen, annuleringen voor reizigers en erbarmelijke werkomstandigheden voor de mensen die er werken. Daarom kwam op 11 oktober 2021 -- dat is ook alweer een halfjaar geleden -- de vakbond met een bericht waarin staat: wat de afhandelingsmedewerkers afgelopen zomer hebben moeten meemaken, oversteeg alle ervaringen in de voorafgaande jaren; dat willen we nooit meer. Toch verergerde de situatie sindsdien alleen maar. Voelt de minister zich daar medeverantwoordelijk voor? Wat had de Staat volgens hem anders kunnen en moeten doen, aangezien hij dus al meer dan een jaar signalen kreeg over de situatie die langzaam aan het verergeren was?

Sinds gister ligt er dan eindelijk een akkoord tussen het bestuur van Schiphol en de vakbond om de werkomstandigheden op Schiphol te verbeteren en heeft de Kamer in grote meerderheid ingestemd met een motie van de SP om de Staat als aandeelhouder op te roepen zich in te zetten om veel van die onmisbare diensten op Schiphol weer zelf te organiseren, en niet aan te besteden voor het allerlaagste tarief. Maar het wrange hierbij is dus dat het eerst helemaal mis moest gaan, voordat die erbarmelijke omstandigheden voor de werknemers werden erkend. Als de passagiers niet massaal hun vlucht zouden missen of dreigden te missen omdat ze te lang in de rij stonden, dan

was de uitbuiting op Schiphol hoogstwaarschijnlijk nog heel lang doorgedaan, en dat bij een staatsdeelneming, waar deze minister als vertegenwoordiger van de Staat grootaandeelhouder van is. Waarom wordt er niet structureel beter geluisterd naar de signalen van de werkvloer, vraag ik aan de minister. Waarom is hij zelf pas twee weken geleden in gesprek gegaan met de vakbond? Twee weken geleden: dat was één dag voordat we dit debat eigenlijk zouden hebben. Ik vermoed dat dat puur was om tegen ons te kunnen zeggen dat hij ook met de vakbond spreekt. Waarom is dat niet veel eerder gebeurd? Die signalen zijn er namelijk al heel lang.

Voorzitter. De politiek is naar mijn mening te hijgerig, te sensatiegericht. Dat is echt een persoonlijke noot. We spreken te veel over mensen in plaats van met de mensen zelf. Op deze manier falen wij in onze taak. Wij falen in onze taak als wij dit soort situaties pas voorkomen op het moment dat het te laat is en we het niet kunnen voorkomen, terwijl de signalen van de werkvloer al zó lang aan ons worden afgegeven.

De meeste luchthavens hebben één, twee of hooguit drie afhandelingsbedrijven. Schiphol heeft er acht. Ook dat is al een tijd bekend. Daar hebben we de minister naar gevraagd in Kamervragen. Hij heeft aangegeven dat hij eventueel bereid is om daar een wettelijke limiet aan te stellen. Is dat moment aangebroken, vraag ik aan de minister. Wanneer komt het moment dat hij aangeeft dat er een wettelijke limiet komt voor het aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol?

De bagageafhandeling van KLM is een van die acht bedrijven. Zij begonnen een paar weken geleden uit wanhoop een wilde staking. Veel van die mensen verdienen dus minder dan €11,50 per uur, maar zonder hen lag Schiphol binnen de kortste keren helemaal plat. Binnen een paar uur werden afritten van de snelwegen afgesloten. Zo onmisbaar en zo ondergewaardeerd zijn deze harde werkers. De harde realiteit is dus dat de huidige strategie van Schiphol, waarin de luchthaven een prijsvechter is geworden die gericht is op kwantiteit in plaats van kwaliteit, onhoudbaar is voor zowel het personeel als de leefomgeving. Gaat de minister zich als grootaandeelhouder inzetten voor een duurzame strategie voor Schiphol, waarin het personeel veel beter wordt betaald en ook weer in vaste dienst komt van de Schiphol Group?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Lange rijen op Schiphol. Vluchten die uitvallen. Voor veel mensen was de chaos op Schiphol de afgelopen weken nieuws, maar voor mij eerlijk gezegd niet. Het is namelijk een symptoom van de puinhoop van het Nederlandse luchtvaartbeleid. Die lange rijen zijn het resultaat van jarenlang sturen op groei, van kwantiteit boven kwaliteit, van sturen op Schiphol als goedkoopste luchthaven, om maar te kunnen concurreren met andere hubs. Men wil zo goedkoop mogelijk zijn, maar ondertussen wel als aandeelhouder een rendementseis stellen. Tja, hoe doe je dat? Door te drukken op lonen. Door het niet te nauw te nemen met veiligheid, waar de OVV eerder een snoeihard rapport over schreef. Door zo veel mogelijk vluchten te maken, ook op tijdstippen die bij omwonenden tot veel gezondheidsschade leiden. Door totaal maling te hebben aan het klimaat. Door zonder vergunning door te gaan met stikstofvervuiling, terwijl de hele woningbouw stilligt en boeren wellicht gedwongen uitgekocht gaan worden. Dat is de echte prijs van een goedkope luchthaven. Waarom willen we zo goedkoop zijn? Om zo veel mogelijk overstappers te faciliteren. Nederlandse reizigers staan letterlijk in de kou, omdat Schiphol overstappers belangrijker vindt.

Gisteren spraken we als Kamer met de heer Benschop. Ik vind er van alles van hoe hij een grijs Schiphol groen probeert te praten, maar laten we eerlijk zijn: van de puinhoop op Schiphol kun je Benschop uiteindelijk niet de schuld geven, zoals sommige partijen wat makkelijk doen. Hij voert uiteindelijk alleen maar het beleid uit dat hij vanuit Den Haag meekrijgt. En daar zitten al jaren op rij VVD-ministers die van Schiphol een luchthaven hebben gemaakt die niet meer dienend is aan Nederland. Schiphol is primair bedoeld als luchthaven voor reizigers die van en naar Nederland reizen voor werk of vakantie. Is de minister dat met mij eens? Vliegtuigen met 90% overstappers. Tien verschillende bestemmingen in Duitsland. 50 vluchten naar Londen, alleen al vandaag. Vier keer per dag een vlucht naar Brussel. Schiphol en ook de KLM hebben een businessmodel dat niet meer ten dienste staat van Nederland.

Voorzitter. In 2019 werd mijn motie aangenomen om niet meer te vliegen op Brussel, een afstand die illustreert hoe absurd slecht we omgaan met de schaarse ruimte op Schiphol. Nu, drie jaar later, is er welgeteld één vlucht geschrapt. Ik wil de minister het volgende vragen. Kom in actie en zorg ervoor dat er veel minder vluchten komen op die bestemmingen onder de 750 kilometer. Maak een plan voor gecontroleerde krimp, zodat

we weer een luchtvaart hebben binnen de grenzen van klimaat, gezondheid, omwonenden, veiligheid en natuur. Het gaat erom dat we een gecontroleerde krimp hebben.

Daarbij is slotcoördinatie cruciaal. Wij vragen al jaren om sturing op de inzet van slots. Het antwoord was altijd: ja, dat moeten we Europees regelen. Ik moest in een tijdschrift van de sector lezen dat Airport Coordination Netherlands, de slotcoördinator, nu al rekening houdt met krimp vanwege een ontbrekende natuurvergunning. Hij zegt dat Nederland ook zelf invulling kan geven aan die krimp. Graag horen wij van de minister met welke opdracht voor krimp, met welke parameters, hij de slotcoördinator aan het werk stelt.

Voorzitter, dan nog twee vragen. Ik ben ongelooflijk blij dat er een sociaal akkoord ligt. Dat is in ieder geval een eerste stap, een begin. Maar de vraag is toch -- ik sluit aan bij de vragen van het CDA -- hoe het kan dat de rekening daarvoor bij de belastingbetaler, dus ook bij al die mensen die geen gebruik maken van de luchthaven, komt te liggen, en niet bij de luchtvaartmaatschappijen. Hoe kijkt de minister daarnaar en hoe gaat hij daarin ingrijpen?

Tot slot Lelystad Airport. We gaan volgende week een uitgebreid debat hebben over de regionale vliegvelden, maar er ligt nu nieuws dat Lelystad Airport naar de rechter wil stappen om de weigering van een natuurvergunning aan te vechten. Het gaat dus om een bedrijf waarbij de overheid grootaandeelhouder is en dat vervolgens tegen de Staat gaat procederen omdat de Staat eindelijk de regels handhaaft. Hoe kijkt de minister naar deze volstrekt absurde situatie?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Van der Plas namens de BoerBurgerBeweging.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Schiphol staat onder druk. We hebben het hier allemaal al over gehad. De problemen op Schiphol leken met de week groter te worden. Het personeel was onderbemand en had te kampen met een hoge werkdruk. Vliegtuigen konden vervolgens niet vertrekken en het personeel zag zijn directie duiken voor de media. Kortom, het was bij Schiphol vijf voor twaalf. Het is onacceptabel, ook voor BBB, dat

mensen werkzaam in de bagageafdeling, beveiliging en platforms onderbetaald werden, terwijl hun werkdruk de hoogte in gejaagd werd omdat Schiphol door een laag loon geen uitzendkrachten aan zich kon binden.

BBB juicht het vandaag gepresenteerde sociaal akkoord op hoofdlijnen tussen de vakbonden en Schiphol in principe toe. Het loon gaat door toeslagen in veel gevallen naar €14 per uur of meer, zo hoorden we gisteren. Zo hoopt Schiphol meer personeel te werven en het personeel eerlijker te betalen. Ook krijgen zij de kosten voor het openbaar vervoer naar Schiphol vergoed. Dat werd tijd. Maar dit neemt niet weg dat wat zich in de laatste weken afgespeeld heeft, niet door de beugel kan. Ook geldt de toeslag maar tot 5 september, zoals ik het nu begrijp. Wat gebeurt er daarna, is mijn vraag aan de minister.

Ik wil ook even inhaken op wat de heer Alkaya terecht zei. Wij stellen hier de minister en meneer Benschop allemaal vragen en stellen aan iedereen de vraag hoe het allemaal heeft kunnen gebeuren, maar ik wil ook wel kijken of wij als Kamer niet gewoon de hand in eigen boezem moeten steken. Wij zijn inderdaad best wel hijgerig bezig, want waarom hebben wij hier allemaal al dagen, weken aandacht voor? Omdat wij beelden zien van vakantiegangers die met hun koffer in de rij staan. Maar hadden wij die aandacht ook toen de mensen in de krochten van het luchthavengebouw schreeuwden om meer loon en om betere omstandigheden? Ik vind wel dat wij als Kamer ook moeten kijken naar onze eigen rol daarin. Wij kunnen de minister erover bevragen waarom dit fout is gegaan, maar als dit fout is gegaan, dan hebben wij ook iets fout gedaan. Dan hebben wij de minister immers niet goed genoeg gecontroleerd. Ik wil alle partijen dus wel meegeven dat dit ook een les voor ons is in de toekomst, dat we ook goed naar onszelf moeten kijken, en dat we er serieus mee moeten omgaan als mensen mails sturen met wanhoopskreten als "help ons", "kom alsjeblieft op bezoek" of "kom met ons praten". Ik kan de mails ook niet allemaal beantwoorden, hoor. Ik ben echt niet de heilige Maria, maar ik zie ook wel dat mails vaak gewoon onbeantwoord blijven. Ik krijg vaak de reactie: ik heb al zo vaak een mail gestuurd, maar ik krijg geen antwoord. We moeten, even los van het hele luchtvaartdebat -- het luchtvaartdebat is wel het haakje -- goed naar de toekomst kijken om te zien of de afspraken op Schiphol wel worden nagekomen. Ik zie dat er een interruptie is.

De voorzitter:

Ja. De heer Van der Molen heeft een vraag.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik snap de oproep van mevrouw Van der Plas wel, maar ik denk dat ze onbedoeld een beetje de indruk wekt dat vandaag, en gisteren met de heer Benschop, het eerste moment is waarop er in de Kamer over wordt gesproken, terwijl een aantal collega's van verschillende partijen al hebben verwezen naar ingediende moties. Dit gebeurt allang. Ik snap dat u dat nogmaals wil bevestigen. Is dit een oproep dat we tot nu toe hebben zitten slapen? Ik denk namelijk niet dat dat het geval is; ik denk dat we het tot nu toe niet hebben kunnen oplossen. Daar balen we allemaal van, maar u hoeft de Kamer niet de les te lezen dat mails hier niet serieus worden genomen. Ik denk dat dat maar een heel beperkt deel van de situatie is.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het altijd jammer dat als ik zoiets zeg, er dan een conclusie wordt getrokken alsof ik vind dat de Kamer heeft liggen slapen. Dat heb ik niet gezegd. Ik heb het woord "slapen" helemaal niet genoemd. Dat vind ik wel wat anders. Ik vind dat we aan zelfreflectie moeten doen. Als ik het over de Kamer heb, meneer Van der Molen, dan heb ik het ook over mijzelf. Ik vind wel dat ik aan zelfreflectie moet doen. Dat doe ik voor mijzelf, en dat bepaal ik graag zelf.

De **voorzitter**:

U heeft antwoord gegeven. U heeft nog één minuut, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Laten we dus niet lopen nitpicken. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Alkaya dat we er wel voor moeten oppassen dat we dit soort zaken ook op gewone dagen serieus nemen. Ik steek zeker mijn hand in eigen boezem. Ik ben de eerste die zelf in de spiegel kijkt.

Voorzitter. Als oplossing voor problemen op Schiphol worden vaak de uitbreiding van Schiphol of het Nederlands luchthavenwezen genoemd. Is dit wel nodig? Wat BBB betreft beginnen we met het schrappen van vluchten onder de 400 kilometer. Deze korteafstandsvluchten kunnen prima vervangen worden door reizen per openbaar vervoer. Voorwaarde is natuurlijk wel dat het openbaar vervoer op orde is voordat we die vluchten gaan schrappen, want anders spannen we het paard achter de wagen.

De **voorzitter**:

Wilt u afronden?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

O, nu al? Ja, dat ga ik doen. Ik maak even deze alinea af.

Voorwaarde is wel dat dit kabinet werk maakt van het betaalbaarder maken van reizen met de trein en dat de aansluiting op het Europese nachtnet wordt verbeterd. BBB is verder voorstander van het betalen van een eerlijkere prijs voor vliegtickets, maar vliegen moet ook niet alleen voor de elite worden. Ook mensen die een jaar hard werken en sparen voor hun zuurverdiende vakantie, moeten hun ticket nog betalen.

Ik moet afronden. Mijn concrete vraag aan de minister is hoe hij kijkt naar het schrappen van vluchten onder de 400 kilometer en wat er nu concreet al gebeurt om dat in de toekomst mogelijk te maken, ook gezien het spoornet in Nederland.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is nog een vraag van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank aan mevrouw Van der Plas voor haar effectieve oppositie in het verleden. Het is natuurlijk wel degelijk zo geweest dat met name de oppositie jarenlang grenzen aan de groei van de luchtvaart heeft bepleit. Dat is in ieder geval gedaan door de Partij voor de Dieren. De partijen aan de rechterkant hebben vooral gepleit voor groei, voor de race naar de bodem. Zo hebben ze een lagelonenregio gecreëerd in Noord-Holland. De Kamer moet dus niet in z'n geheel de hand in eigen boezem steken; dat moeten met name de partijen doen die dat enorm gestimuleerd hebben.

Mijn vraag gaat eigenlijk over de huidige rol van de Kamer. We kunnen niet én de landbouw én Schiphol laten groeien. De ruimte is beperkt. Kan mevrouw Van der Plas aangeven waar haar prioriteit ligt? Wil ze beide laten groeien, beide laten krimpen of een van de twee laten groeien? Hoe staat BBB daarin?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Er is helemaal geen sprake van groei van de landbouw. De landbouw krimpt sowieso. Elk jaar gaan duizenden hectares landbouwgrond naar ofwel natuurgebieden ofwel verstedelijking ofwel infrastructuur. Het aantal boeren in Nederland neemt sowieso af, bijvoorbeeld doordat een deel van de oudere generatie geen opvolgers heeft. Die boeren zullen gaan stoppen. Ik zie dus geen groei van de landbouw. Toch wil ik wel opmerken dat piloten zonder eten geen vliegtuigen kunnen besturen. Het is dus een duivels dilemma.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Graus. Hij spreekt namens de PVV.

De heer Graus (PVV):

Dank je wel. Ik heb begrepen dat de piloten van Ryanair onderweg weinig te eten en te drinken krijgen.

Ik wil mevrouw Van der Plas allereerst geruststellen. Ik ben namelijk iemand uit de rechterzijde die altijd voor groei heeft gepleit, maar ik ben ook voor het verbeteren van de lonen -- dat doe ik samen met de SP -- of het nu om pakketbezorgers of om bagageafhandelaars gaat. Wij hebben altijd gepleit voor betere arbeidsomstandigheden en hogere lonen.

Proficiat met het akkoord, allemaal. Het is er in ieder geval nog vlak voor een van de drie debatten voor het zomerreces gekomen.

Het betreft eigenlijk een jaarlijks terugkerende chaos, maar de afgelopen meivakantie spande de kroon. Het heeft niet alleen maar veel vakantieleed, maar ook verplaatsingen naar het buitenland opgeleverd. Dat zal heel veel economische schade kosten. Ik zou graag willen weten hoeveel. Het gaat ons namelijk heel veel geld kosten.

Het gaat echter niet alleen maar om financiële schade, maar ook om imagoschade. Dat is natuurlijk diep triest voor een van de mooiste en beste luchthavens van de wereld, in ieder geval tot voor kort. Ik schaam me daar diep voor. Ik was er altijd heel trots op, maar nu een stuk minder. Ik vind het echt heel jammer. Heel veel mensen hebben dat gevoel.

Door de grote werkdruk kan de vliegveiligheid zelfs in gevaar komen, omdat met name de medewerkers op het platform die het vliegtuig startklaar moeten maken, onder enorm hoge druk staan. Daar willen wij onderzoek naar. Dat kan namelijk een gevaar opleveren

voor de vliegveiligheid. De chaos illustreert dat we helemaal niets hebben geleerd. Ik ga daarom een paar vragen aan de minister stellen.

Vorig jaar -- het kan ook twee jaar geleden zijn -- ben ik zelf nog op Schiphol geweest. Toen waren er problemen met de KMar, met de Koninklijke Marechaussee. Altijd kan iedereen duiden wat het probleem is, maar het wordt niet accuraat opgelost. Ik vraag me weleens af: moeten we niet met managers uit het bedrijfsleven gaan werken in plaats van met politici? Ik noem altijd meneer Van der Leegte van VDL. Hij is een peoplemanager, een manager uit het bedrijfsleven. Hij zou hierbij kunnen helpen, ondanks dat hij allang rustende is. Waarom worden dit soort mensen niet ingeschakeld om rust in de chaos te scheppen? Deze mensen kunnen dat beter dan oud-politici. Deskundigen waarschuwen al jarenlang voor de gevolgen van de neergaande kwaliteit van Schiphol, de gezondheid van medewerkers en de gevaren voor de vliegveiligheid. We willen bijvoorbeeld een extern onderzoek en een plan van aanpak. We willen ook dat er operationele maatregelen worden genomen om te voorkomen dat platformmedewerkers onnodig worden blootgesteld aan ultrafijnstof en andere schadelijke stoffen. Daar moeten goede beschermingsmiddelen voor komen, want die worden nu niet ter beschikking gesteld.

Ik kan nu staccato een paar vragen aan de minister stellen. Kan de minister in samenwerking met de minister van Financiën de rendementseis verlagen? We willen af van de flexibilisering. Gisteren werd door meneer Benschop, de CEO van Schiphol, aangehaald dat er heel veel druk is vanuit de regering. De regering heeft dus ook gefaald.

Ik heb nog een paar punten opgeschreven. Er zijn te veel afhandelaars. Dat werd ook al genoemd door mijn collega's. Er is een tekort aan beveiligers bij een van de grootste grensovergangen van ons land, terwijl we zo veel werklozen hebben. Dat is gewoon onwaarschijnlijk. Daar moet de minister echt een controlerende en regisserende rol in gaan nemen.

Er is een overflow van een deel van de vakantievluchten en vrachtverkeer naar Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Ik wil de minister vragen om daar een rol als luchtbruggenbouwer op zich te nemen. Dit gaat namelijk niet vanzelf. Als de provincie geld nodig heeft, dan moet de minister ervoor zorgen dat dat er komt, ook als Schiphol dat niet doet. In mijn motie met meneer Koerhuis en meneer Van der Molen staat dat het een luchthaven van nationaal belang is. Het gaat hier dus om de minister en niet om de provincie. Daar spreek ik hem op aan. Ik moet die garantie hebben voor

vrijdag, anders moeten we er morgen over debatteren. Voor vrijdag moet de Kamer zich hierover uit kunnen spreken.

De **voorzitter**:

Bedankt voor uw bijdrage.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb nog een paar punten. Die zal ik op 8 juni inbrengen bij het debat over de regionale luchthavens.

De **voorzitter**:

U bent door uw tijd heen.

De heer **Graus** (PVV):

Ja, helaas wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. We gaan om 15.40 uur door met de eerste termijn van de minister.

De vergadering wordt van 15.24 uur tot 15.40 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de minister. Voordat ik dat doe, wil ik aan de Kamerleden voorstellen dat we ieder twee vragen kunnen stellen aan de minister. Dat doe ik gelet op de grote opkomst van de collega's. Ik wil erop koersen om de tweede termijn om 16.30 uur te laten beginnen, zodat we ook nog echt een tweede termijn hebben. Ik wil de minister vragen om de beantwoording kort te doen, zodat er los van interrupties ongeveer twintig minuten schone spreektijd voor de minister overblijft. Als u daarmee akkoord gaat, geef ik het woord aan de minister. Gaat uw gang.

Minister **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Vanzelfsprekend, omdat dat ook de rode draad is door de inbrengen van al uw leden, begin ik met even uiteen te zetten wat er op dit moment op

Schiphol aan de hand is en hoe we daarmee omgaan. Dat is een lang blok. Althans, daar zitten veel vragen in die ook gaan over bijvoorbeeld de arbeidsvoorwaarden, de werkdruk en alles wat daarmee te maken heeft. Vervolgens kom ik op twee blokken waarin ik de vragen behandel die meer over de toekomst van de luchtvaart gaan. Die vragen hebben betrekking op de hubfunctie, natuur et cetera. Tot slot heb ik nog een blok overige vragen, waarin onder andere vragen zitten over Maastricht Aachen Airport. Maar in de eerste plaats heb ik het over de huidige chaos op Schiphol. Ik wil dat betoog ook beginnen, in navolging van een aantal van uw leden, met het uitspreken van waardering voor de medewerkers op Schiphol. Zij hebben afgelopen weken de grote drukte moeten opvangen en weerstaan. Daar hebben zij natuurlijk zelf ook het nodige van gemerkt. Zij zijn ook enorm aangesproken op hun vermogen tot improvisatie. Ondanks de lange rijen moesten zij erger zien te voorkomen. Daarnaast is het een situatie die natuurlijk ongelooflijk vervelend is voor de vele reizigers die te maken hebben gehad met wachtrijen, vertragingen en annuleringen.

Dat was ook de reden dat, al vanaf het uitbreken van deze lange wachtrijen en al dit oponthoud op Schiphol, wij vanuit het kabinet, ikzelf maar ook collega-minister Kaag, veelvuldig contact hebben gehad met Schiphol. Daarnaast is er ambtelijk bijna dagelijks contact. Onze oproep is ook om maatregelen te treffen, te proberen deze situatie zo snel mogelijk weer te beteugelen en weer te komen tot de luchthaven waar wij zo lang zo heel trots op zijn geweest. Dat is ook door vele leden genoemd. Het was altijd een toonbeeld van een luchthaven waar de logistiek en de doorstroming goed geregeld zijn. Dat gevoel willen we in het belang van de passagiers natuurlijk met z'n allen zo snel mogelijk terug hebben. Een luchthaven is uiteindelijk namelijk een plek waar je naartoe gaat om zo snel mogelijk in een vliegtuig te komen; dat is de essentiële functie en die staat onder grote druk.

Dat is ook precies waar de luchthaven een actieplan voor heeft gelanceerd. De luchthaven is op vele terreinen tegelijk bezig om ervoor te zorgen dat dat zo snel mogelijk weer voor elkaar komt. Het allerbelangrijkste wat daarvoor moest gebeuren -- dat heb ik in de afgelopen weken en ook veelvuldig tegen Schiphol zelf gezegd -- was een goed akkoord sluiten met de vakbonden. Dat moet ervoor zorgen dat zowel de arbeidsvoorwaarden, in casu ook de beloning, maar ook de arbeidsomstandigheden zo snel mogelijk op het gewenste niveau kunnen komen. Dat is wel het minimaal noodzakelijke. Dan kun je met zo'n aanbod in de hand ook weer de samenleving ingaan, op zoek naar de mensen die onder die voorwaarden op Schiphol willen komen werken.

Dat is namelijk de enige manier waarop je personeelsgebrek kunt oplossen. In dat opzicht ben ik dus ook enorm opgelucht dat dat met het sluiten van het akkoord tussen Schiphol en de bonden gisteren gelukt is. Bij dat akkoord komt de waardering voor hun inspanningen tot zijn recht.

Daarmee zijn we er nog niet. Dit is de eerste en zeer noodzakelijke stap. Maar met dit in de hand is er in ieder geval iets om te gaan kijken hoe nu de werving van voldoende medewerkers zo snel mogelijk tot stand kan komen. Er zijn daarbij nog heel veel zorgen voor deze zomer. Die zorgen deel ik ook met uw commissie. Er is nog heel veel werk aan de winkel en daarbij telt ook gewoon dat de zorgen die bijvoorbeeld vakbond FNV uit, goed geadresseerd moeten worden om ervoor te zorgen dat er vanuit de organisatie van Schiphol ook de komende tijd voldoende aandacht is voor de werkdruk. Er moet ook vanuit dat licht gekeken worden wat een "maakbare operatie" betekent. Een "maakbare operatie" zoals Schiphol dat uitdrukt, is niet alleen dat de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers duidelijkheid moeten hebben over wat daar gebeurt, maar ook dat dat vervolgens niet wordt afgewenteld op het feit dat de werkdruk voor de mensen die werken op Schiphol weer tot ontoelaatbare proporties toeneemt. Dan is de een namelijk weer het slachtoffer van het bedienen van de ander. Dat is dus in het kort de oproep die wij vanuit het kabinet voortdurend aan Schiphol doen, om in ieder geval alles uit de kast te halen aan conventionele maar ook onconventionele manieren om ervoor te zorgen dat de operatie op Schiphol zo snel mogelijk weer in fatsoenlijke banen geleid wordt.

Daar horen dus ook nog andere manieren bij, en daarmee zit je in de categorie onconventionele ideeën. Dat betekent bijvoorbeeld dat daaromheen nog heel veel nodig is, zoals het geven van goede voorlichting aan de mensen die op Schiphol komen en het begeleiden van passagiers bij de mogelijkheden die er zijn om wél wat tempo in de afhandeling te brengen. Dat heeft er in de afgelopen weken overigens al toe geleid dat ook kantoorpersoneel van Schiphol veelvuldig zijn medewerking heeft aangeboden en is ingezet om ervoor te zorgen dat het in de terminal, waar het erg was, niet nog erger te laten worden. Dat zal ook nog wel een tijd zo blijven.

Ik kom daar zo meteen nog op, maar buiten de actielijn van het personeel zit daar natuurlijk nog heel veel meer in. Ik noemde al coaches ter bevordering van de doorstroming, maar ook het samen met airlines kijken hoe de hoeveelheid handbagage verminderd kan worden door die gratis mee te laten nemen als ruimbagage. Wat nog aan kracht kan winnen de komende tijd, is het goed voorspellen richting de passagiers van wat ze actueel kunnen verwachten op Schiphol, om ook in dat opzicht mensen weer

wat meer zekerheid te bieden en om te voorkomen, wat heel begrijpelijkerwijs op dit moment ook gebeurt, dat mensen zo vroeg naar de luchthaven komen dat dat op zichzelf weer voor opstoppen zorgt als bijvoorbeeld incheckbalies nog niet eens open zijn.

Het is natuurlijk eerst aan Schiphol zelf om hun personeelstekort op te lossen en in samenwerking met de luchtvaartmaatschappijen andere maatregelen te nemen. Maar vanzelfsprekend, en daar hebben diverse leden ook naar gevraagd, proberen we natuurlijk ook vanuit onze aandeelhoudersrol vinger aan de pols te houden. Daarnaast heb ik, vanuit onze verantwoordelijkheid voor het luchtvaartbeleid, aan Schiphol gevraagd om wekelijks aan mij te rapporteren. We hebben natuurlijk veelvuldig mondeling overleg, maar ik heb dat de afgelopen week ook geformaliseerd door te vragen wekelijks ook op schrift aan mij te rapporteren over de voortgang van alle acties. Er is gevraagd om die informatie ook te delen met de Kamer. Ik kan de Kamer het volgende toezeggen. Ik gebruik al die informatie vanzelfsprekend om zelf een vinger aan de pols te houden bij Schiphol en om door te vragen op die acties die misschien nog meer aan kracht kunnen winnen. Tegelijkertijd zal ik die informatie ook gebruiken om de Kamer de komende tijd frequent over de voortgang te informeren. Ik moet even kijken of we het precies redden om dat wekelijks te doen, maar ik zal het veelvuldig doen. Ik verwacht zeker dat dat in de komende zes weken toch wel tot een aantal brieven aan de Kamer zal leiden. Dat zeg ik de Kamer dus toe, want met de Kamer -- en achter de Kamer zit natuurlijk de samenleving -- zijn we er natuurlijk buitengewoon geïnteresseerd in om te weten wat er nu precies in de zomer gaat gebeuren en wat we daarbij kunnen verwachten.

De andere rol is natuurlijk de aandeelhoudersrol. Er is gevraagd of een rendementseis van de overheid hierbij in de weg staat. Dat is niet het geval. Dat hebben we ook al een aantal keren aan Schiphol aangegeven. Schiphol zelf snapte natuurlijk ook meteen dat het met geld over de brug moest komen om bijvoorbeeld tot een goede beloning te komen. In de rol van aandeelhouder heeft het kabinet van meet af aan ook gezegd: doe wat nodig is om dit probleem te stoppen, wetend dat dat ook de nodige middelen vraagt. Voor zover er een rendementseis is, is die dat je van Schiphol als commerciële organisatie gewoon verwacht dat het structureel zijn financiële zaken op orde moet hebben, omdat wij van Schiphol ook verwachten dat het zelf alle investeringen voor onderhoud en in de terminal doet. Daar leggen wij als overheid ook geen geld bij. Maar dat staat niet in de weg om de mensen fatsoenlijk te belonen, ook al omdat Schiphol

uiteindelijk datgene wat nodig is om de luchthaven goed te laten lopen, kan terugverdienen via de tarieven die het vraagt aan de luchtvaartmaatschappijen. Volgens mij heb ik die vraag net beantwoord, maar de heer Boucke vroeg of Schiphol dan ook nog een duidelijke informatiecampagne kan organiseren over wat het allemaal doet. Dat is aan Schiphol zelf, maar dit is ook een van de zaken die we veelvuldig aan Schiphol hebben overgebracht. Schiphol realiseert zich terdege dat het de komende tijd nog meer moet doen voor de passagiers, de gebruikers van de luchthaven, maar ook voor de medewerkers en ten behoeve van de werving op de arbeidsmarkt, om ervoor te zorgen dat de nodige informatie bij voldoende mensen bekend is. Volgens mij wilt u een aantal interrupties toestaan. Ik ga zo meteen nog en détail door op de arbeidsvoorwaarden et cetera, maar dit is wellicht een goed moment, na de introductie.

De heer **Van Baarle** (DENK):

De minister zei terecht over het akkoord dat het een goede eerste stap is. Ik zou graag aan de minister willen vragen of hij vindt dat dit akkoord genoeg is om er structureel voor te zorgen dat Schiphol een attractieve arbeidsplaats wordt voor mensen. Als het antwoord nee is -- ik hoop dat het antwoord nee is -- wat gaat de minister dan in de komende tijd snel doen om tot stand te brengen dat we ook structureel meer stappen gaan zetten en hoe kunnen we hem daarop afrekenen? Wat zijn de concrete acties die de minister gaat ondernemen en waar kunnen we deze minister vanuit zijn rol op afrekenen?

Minister **Harbers**:

De vraag of het genoeg is, heb ik natuurlijk ook. Ik ga niet zelf het antwoord daarop verzinnen. Ik stel vast dat het akkoord zowel een aantal maatregelen kent op de korte termijn, in de sfeer van beloning, bijvoorbeeld de zomerbonus, als een aantal structurele maatregelen daarachter, bijvoorbeeld ten aanzien van de werkomstandigheden, het hebben van voldoende rustruimtes om je pauze in door te kunnen brengen en het op een goede en fatsoenlijke manier omgaan met de werkdruk in de roosters. Ik heb zojuist aangegeven dat ik dat antwoord niet zelf ga verzinnen. Na het sluiten van dit akkoord heb ik deze vraag ook zelf gesteld aan de vertegenwoordiger van de FNV, die aangaf dat ze opgelucht en blij zijn met dit akkoord maar dat het ook voor hen een eerste stap is. Voor de korte termijn is het een goede afspraak, maar er zitten ook heel veel

afspraken in voor de lange termijn, waarbij ze de samenwerking over en weer met Schiphol zoeken. Daar zijn goede afspraken over gemaakt. Maar ook zij zeggen: dit is natuurlijk geen toverstafje waarmee je morgen allemaal nieuwe medewerkers hebt. Zolang die extra mensen nog niet geworven zijn, zullen we ook in de komende tijd oog moeten houden voor de werkdruk. We moeten ervoor zorgen dat de werkdruk behapbaar blijft voor de mensen die daar iedere dag werken. Ik kom daar straks nog even op, maar dat zal ook wat vragen van de vliegmaatschappijen. Maar gezien er nu zowel voor de korte als de lange termijn structurele afspraken zijn gemaakt en gezien de manier waarop men omgaat met de vragen die nog komen, bijvoorbeeld over de omstandigheden van platformmedewerkers en hoe wij daar als overheid bij kunnen helpen, heb ik er wel vertrouwen in dat we hiermee de eerste noodzakelijke stap gezet hebben.

De heer **Van Baarle** (DENK):

De minister gaf aan dat hij zelf moeilijk een antwoord kan geven op de vraag of het voldoende is. Ik denk dat dat nou juist het probleem is. Deze minister weigert keer op keer om zich helder uit te spreken en is niet bereid om met een visie of handelingen te komen. Ik vroeg aan de minister waar we hem vanuit zijn rol in de komende tijd concreet op kunnen afrekenen om te bewerkstelligen dat de arbeidsvoorwaarden structureel verbeteren. Ik heb geen antwoord gehoord, nog niet eens het begin van een antwoord, waarin de minister aangeeft wat hij concreet in de komende tijd gaat doen. Gezien het probleem dat we hebben, vraag ik me af of de minister in ieder geval met mij de mening deelt dat dat een uiterst teleurstellend beeld is van onze minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Harbers**:

Vanuit het kabinet hebben wij twee verantwoordelijkheden. Allereerst hebben wij een verantwoordelijkheid vanuit de staatsdeelneming, met onze aandelen in Schiphol. Dat is een verantwoordelijkheid op afstand. In de eerste plaats runnen de raad van commissarissen en de raad van bestuur de luchthaven. Daarnaast hebben we een verantwoordelijkheid voor de exploitatievergunningen. Op basis van die titel laat ik me informeren over hoe de operatie op Schiphol precies verloopt. Daarachter zit nog een vraagstuk, over de wijze waarop Schiphol georganiseerd is. Laat ik dat er maar meteen even bij pakken. Velen hebben daarnaar gevraagd, onder anderen de heer Van Haga,

de heer De Hoop, de heer Van Baarle, de heer Alkaya en nog vele anderen. Ook dat vraagstuk hebben wij in de afgelopen tijd vanuit het kabinet bij Schiphol neergelegd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de mate waarin Schiphol mensen zelf in dienst heeft dan wel taken uitbesteedt. Ook daarover zijn Schiphol en de bonden in gesprek. Ook daarover zeggen wij als overheid, ook vanuit het belang van de staatsdeelneming, dat wij willen dat Schiphol een kwalitatief goede luchthaven is en dat wij dus ook moeten kijken hoe de samenleving anno 2022 in elkaar zit. Je ziet hier wat de risico's zijn op het moment dat de flexibele schil te groot is geworden. Vanuit die insteek heb ik afgelopen maandag de motie die de heer Alkaya heeft ingediend, oordeel Kamer gegeven. Na dat debat van maandag en voordat de Kamer zich achter die motie schaarde, heb ik die boodschap al aan Schiphol afgegeven. Dat werd overigens gelijk bevestigd door Schiphol. Het is onderdeel van de afspraken die met de bonden zijn gemaakt. In de toekomst zal beter dan voorheen worden gekeken naar werkzaamheden die je uitbesteedt of die je gewoon in eigen beheer organiseert. Ik ga straks nog wel even wat verder in op wat dat bijvoorbeeld betekent voor de afhandelaars en de bedrijven die daarachter zitten. Goede arbeidsvoorwaarden dienen gewoon de norm te zijn op Schiphol. Zo heb ik dat maandag in het debat ook gezegd; het zat in de motie van de heer Alkaya. We kijken daar met grote aandacht naar, zowel vanuit het belang van de staatsdeelneming als vanuit het belang van de exploitatievergunning van Schiphol.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het mooi om te horen dat de minister de vinger aan de pols houdt, maar toen de minister zei dat hij begon met het blokje chaos Schiphol, had ik wel een reflectie van hem verwacht op het ontstaan van de situatie. De situatie komt voort uit beleid dat ook door de overheid in de afgelopen tien, vijftien jaar is ingezet. Het is beleid waarin groei vóór het welzijn van werknemers stond. Ik wil graag de erkenning van de minister dat daar ook vanuit het kabinet op gestuurd is. De bal wordt nu de hele tijd bij Schiphol gelegd, maar ik vind dat ook de minister van Infrastructuur een stukje erkenning mag tonen.

Minister Harbers:

Ik heb me hier ook over laten informeren, omdat het ook in vorige kabinetsperiodes speelde. Het klopt. In het verleden, bijvoorbeeld in de Actieagenda Schiphol, is aangegeven dat de concurrentiepositie van Schiphol van belang is en dat je daarbij

moet kijken naar een concurrerend kostenniveau. Overigens kwamen we toen uit een economische crisis en stond voorop dat we wilden zorgen voor een gezond bedrijf. Ik denk niet dat een concurrerend kostenniveau per definitie is dat je alles tegen de allerlaagste prijs doet. Schiphol levert in normale omstandigheden kwaliteit; ik zie even af van de afgelopen maand. Schiphol levert een goede doorstroming en een grotere zekerheid dan op veel andere luchthavens dat als je op- of overstapt, je koffer in het juiste toestel zit. Dat is kwaliteit die een prijs mag hebben. Die prijs mag concurrerend zijn, maar je mag dat dus wel beprijzen.

Eén ding is sowieso veranderd sinds die actieagenda uit 2016: het kabinet heeft de Luchtvaartnota gepubliceerd. Daarin hebben wij vier publieke belangen centraal gesteld. Ik zal er straks nog nader op ingaan. We zetten ook in op verduurzaming en op verdere vermindering van de hinder. Daarbij stellen we dat een kwalitatief goede luchthavenoperatie tegen de bijbehorende redelijke prijs geleverd moet worden.

Dat beleid is ook verder in beweging. Je kunt hele theorieën opzetten over hoe het een aantal jaren geleden was op Schiphol. Ik ben bereid dat te erkennen. Maar met het aantreden van dit kabinet en de voornemens in dit coalitieakkoord kun je niet volhouden dat wij concurreren op het allerlaagste kostenniveau. Alleen al in het coalitieakkoord is het voornemen van verhoging van de vliegtaks opgenomen. Kort na het aantreden van dit kabinet hebben we een oud instrument van stal gehaald: een extra heffing om geluidsisolatie van woningen in de omgeving versneld ter hand te nemen. Los daarvan zijn de tarieven van Schiphol zelf en de tarieven van Luchtverkeersleiding Nederland behoorlijk gestegen. Dat zal ertoe leiden dat Schiphol, waar het op dit moment in de middenmoot van tarieven in Europa staat, waarschijnlijk een van de duurste luchthavens van Europa wordt. Als je daar goede kwaliteit voor biedt, dan mag dat een prijs hebben. We zien de afgelopen dagen waarom sommige dingen duurder moeten worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat dit de kern van het debat is: de erkenning dat de chaos op Schiphol het resultaat is van sturen op het goedkoopst zijn. En dat is vooral gebeurd om overstappers te faciliteren. Luchtvaartmaatschappijen die een overstap willen bieden, willen namelijk een zo goedkoop mogelijke luchthaven. Ik wil dus toch het volgende scherp hebben van de minister. Laat het kabinet die rendementseis en het sturen op de benchmark nu los -- dit is namelijk nog de benchmark van november 2021, waarin gewoon nog wordt geconcludeerd dat Schiphol desondanks een van de goedkopere luchthavens is in de

benchmark -- en zegt het gewoon: we gaan voor kwaliteit voor die werknemers, voor de omwonenden, voor het klimaat et cetera, en we laten het los dat we sturen op de goedkoopste zijn?

Minister **Harbers**:

In de benchmark staan we in de middenmoot, maar zoals ik zojuist heb aangegeven, zetten wij conform de Luchtvaartnota vier belangen centraal. Dus we zetten niet alleen centraal wat in het verleden centraal stond, namelijk het accommoderen van de vraag naar luchtvaart binnen de kaders van hinderbeperking en veiligheid; ook leefomgeving en duurzaamheid zijn nu, naast verbondenheid en veiligheid, de publieke belangen. Die hebben een prijs. Ik heb u net geschetst waar dat toe leidt en dat Schiphol in die benchmark zeker niet meer in de middenmoot zal blijven, maar tot de duurdere luchthavens van Europa zal gaan behoren in de komende jaren. Dus daarmee heb ik, denk ik, bevestigd wat mevrouw Kröger zei.

De heer **Van Raan** (PvdD):

We hebben hier een mooie kans en gelegenheid, zou ik willen zeggen, om de minister te bevragen en misschien wel te testen wat betreft zijn woorden en beloftes. We hadden het net over de werkomstandigheden van de werknemers op Schiphol en dat die beter worden, want ze krijgen meer geld. Maar dit is ook de minister die zegt: aan die zes ton benzeen of de twee ton naftaleen die worden uitgestrooid over de werknemers als gevolg van het taxiën, opstijgen en dalen op Schiphol, hoeft Schiphol in principe niks te doen, want dat valt niet onder de minimalisatieplicht. Dat zijn zeer zorgwekkende stoffen, maar niet voor opstijgende, dalende en taxiënde vliegtuigen op Schiphol. Is hij bereid -- dat zou zijn geloofwaardigheid zeer ten goede komen -- om op dit stuk die minimalisatieplicht voor deze stoffen door te voeren? Kan hij dat toezeggen? Want dan ben je goed bezig.

Minister **Harbers**:

Ik ga straks nog even in op het geheel van wat wij de komende tijd conform het coalitieakkoord willen besluiten rond Schiphol. Ik verwijs hier korthedshalve naar, uit mijn hoofd, twee maanden geleden, toen we dit debat ook gehad hebben. Ik heb ook de Kamervragen van de heer Van Raan daarover beantwoord. We nemen het probleem van zeer zorgwekkende stoffen serieus. Tegelijkertijd zit dat op dit moment noch in de

ationale, noch in de Europese voorschriften. We hebben de eerste stap reeds gezet door onderzoek te doen naar zeer zorgwekkende stoffen en de gevolgen. Zoals ik de Kamer eerder heb toegezegd, zullen wij zodra dat onderzoek gereed is met een uitwerking komen van wat we daar vervolgens mee doen. Ik bagatelliseer het probleem dus niet, maar om het goed te kunnen oppakken, hebben we gewoon meer kennis en inzicht nodig. Op dat moment deel ik dat gelijk met de Kamer.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dit vind ik nou weer jammer, want de toehoorders denken dan: goed bezig, wat een betrouwbare man. Maar dat onderzoek is allang geweest. Die zeer zorgwekkende stoffen zijn allang aangetoond. Dat wordt elk jaar gemeten. Die minimalisatieplicht is niet afhankelijk van een Europese verplichting; dat kun je gewoon doen. Daar hoeft je helemaal niet mee te wachten. Zes ton benzeen en twee ton naftaleen worden gewoon elk jaar gesproeid over die werknemers, laat staan over de bewoners rond Schiphol. Dat kun je gewoon aanpakken. Dat kun je gewoon nu zeggen. Daar hoeft je echt geen onderzoek voor te doen en dat hoeft je echt niet opnieuw te meten; dat kun je gewoon nu aanpakken. Daar kun je nu een wetswijziging voor maken. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Harbers**:

Het gaat niet alleen om dit principe; het gaat ook om meer inzicht daarin: wat moet dan de norm zijn en wat kun je dan vastleggen? Volgens mij wordt de heer Van Raan beter bediend dan hij denkt. Binnen enkele maanden komt daar de verdere uitwerking van. Zoals eerder toegezegd, informeer ik de Kamer daar gelijk over, maar dan ook met een beeld van wat het handelingskader vervolgens kan zijn.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de minister zijn betoog met enkele elementen van het tweede blokje. Het woord is aan de minister.

Minister **Harbers**:

Volgens mij heb ik die vraag beantwoord, maar de heer Van der Molen vroeg dus ook of we als aandeelhouder de kosten van de verbeterde arbeidsvoorwaarden betalen. De verbeterde arbeidsvoorwaarden worden door Schiphol betaald. Wij sturen niet op het

rendement daarop. Het betekent in een structurele situatie dat dat uiteindelijk door Schiphol via de tarieven opgehaald wordt bij de gebruikers van de luchthaven. Maar als grootaandeelhouder zijn wij niet de belemmering om het goede beleid daarin te voeren. Dan de situatie in de grondafhandeling. Vorig najaar kwam er al een brief over signalen over de situatie in de grondafhandeling.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft een vraag over het vorige punt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had daar ook een vraag over gesteld. Het antwoord van de minister is anders dan wat de heer Benschop gisteren schetste. Die zei gewoon: de rekening komt te liggen bij de aandeelhouder, want de luchtvaarttarieven liggen vast en die gaan we niet verhogen. Dus nu hebben we werkelijk de situatie dat de belastingbetaler opdraait voor het feit dat Schiphol jarenlang een slechte werkgever is geweest. Schiphol zet nu eindelijk een stap in de arbeidsvoorwaarden, maar berekent dat niet door aan de luchtvaartmaatschappijen. Dat is toch echt een hele merkwaardige situatie.

Minister Harbers:

Het klopt dat de tarieven voor de komende jaren al zijn vastgelegd. Dus ja, het klopt dat het ten koste gaat van de winst en daarmee ten koste gaat van een eventuele dividenduitkering aan het Rijk. Maar nogmaals, wij als Rijk hebben al aangegeven dat wij de arbeidsvoorwaarden op Schiphol, de gezonde exploitatie op Schiphol, belangrijker vinden dan winstmaximalisatie. Op de langere termijn zou het consequenties kunnen hebben voor de tarieven op het moment dat die herzien worden. Ja, ik zie de verbazing bij mevrouw Kröger, maar het is ...

De voorzitter:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister Harbers:

Wij als aandeelhouder zijn het probleem niet. Wij sturen niet op lage kosten en winstmaximalisatie. Dat vinden wij ook niet het publiek belang, het maatschappelijk belang, conform de Luchtvaartnota.

Dan de grondafhandeling. Diverse leden spraken over de signalen van afgelopen najaar over de grondafhandeling. Mijn voorganger, minister Visser, heeft de Kamer daar in november vorig jaar ook over geïnformeerd. Wij hebben daar toen de consequentie aan verbonden de betrokken partijen samen te brengen om hiermee aan de slag te gaan. Dat is gebeurd. We zijn met de betrokken partijen in gesprek gegaan. Daar is een gezamenlijk beeld uit gekomen van de te zetten stappen. Het is wel zo -- dat is toen ook door alle partijen erkend -- dat het uitwerken van die maatregelen logischerwijs tijd vergt, want sommige zijn best ingrijpend. Die waren dus in het overleg van afgelopen winter en voorjaar ook niet voorzien als maatregel voor deze zomer. Tegelijkertijd, zo geef ik grif toe, is de urgentie eens te meer duidelijk. Ik schat in dat ook het sociaal akkoord van vandaag, dat daar ook deels over gaat, een nieuwe impuls gaat geven om snel de stappen te zetten.

Een van de maatregelen in de afspraken die afgelopen winter zijn gemaakt, is bijvoorbeeld het versneld komen tot een sector-cao in de grondafhandeling. Daar is inmiddels een akkoord over. Een andere maatregel is het opleggen van sociale vestigingseisen voor de afhandelaren op Schiphol. Ook die actie is opgepakt door Schiphol. Daarachter ligt de optie van het beperken van het aantal afhandelaren. Daarover zijn wij als ministerie ook in gesprek met de betrokken partijen. Ik wijs er wel op dat er geen verkeerde intentie is bij ons. Als wij daar behulpzaam in kunnen zijn, dan zullen we dat doen. Maar het beperken van het aantal afhandelaren op zichzelf is een ingewikkeld traject dat ook weer de nodige onzekerheid met zich mee kan brengen voor betrokken medewerkers. Dat is niet per se een reden om het niet te doen, maar dat is wel een reden om het heel zorgvuldig te doen, om als dat signaal vanuit de sector komt, op een hele zorgvuldige, goede manier te komen tot een beperking van het aantal afhandelaren. De heer Van der Molen noemde het hele concrete voorbeeld dat er al een verzoek ligt. Dat verzoek is nog niet formeel bij ons ingediend, maar zodra het komt, zullen wij dat buitengewoon serieus beoordelen en zo snel mogelijk een besluit daarover nemen.

De heer **Alkaya** (SP):

Nee, dat was precies mijn vraag. Volgens mij is dat verzoek gisteren gedaan, maar blijkbaar niet formeel, dus dan wachten we dat af. Ik hoop dat de minister ons ook op de hoogte stelt op het moment dat het wel formeel wordt ingediend.

Minister **Harbers**:

Dit is dus een van de ... Ik wil het geen "ideeën" of "gedachten" noemen, maar dit is wel iets wat voor de wat langere termijn in dat akkoord is opgenomen. Daarom is het dus niet vandaag formeel ingediend bij ons. Maar wij zien onze verantwoordelijkheid op het moment dat er vanuit de sector een goed plan komt voor dingen die we moeten gaan oppakken. Tegelijkertijd zijn de acties die je moet ondernemen om het aantal afhandelaren te verminderen niet een traject van een maand of wat. Wij willen voorkomen ... Als het aan de orde is, willen wij het zo zorgvuldig doen dat dat traject niet tot extra onrust leidt. Dat is onze basishouding. Daarachter gaat het uiteindelijk altijd weer om de goede beloning en de goede arbeidsvoorwaarden. Ook in dat opzicht zijn we opgelucht dat die sector-cao tot stand is gekomen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Het is op zich wel opvallend dat de minister aangeeft dat dat verzoek nog niet is gedaan. Ik kan me nog herinneren -- maar dat doe ik echt even vanaf de harde schijf -- dat eigenlijk al vrij snel na de eerste slechte week in een artikel naar voren kwam dat Schiphol dit verzoek bij de minister had neergelegd. Dat is gisteren door de heer Benschop bevestigd. Het verzoek was met name: geef ons de mogelijkheid om in ieder geval over te gaan tot beperking. Dat is eigenlijk het bevriezen van de situatie. Maak ik die inschatting juist? Is het dan niet logisch dat de minister, gezien zijn redeneertrant, nu al kan voorspellen dat het antwoord op dat verzoek "ja" zal zijn? Want als de minister werkt aan het verminderen van het aantal, is het stoppen van het vergroten van dat aantal het meest logisch. Dat de minister rekening wil houden met de rechtspositie van werknemers, die wellicht naar een andere aanbieder moeten verhuizen, met behoud van rechten, juich ik toe. Ik hoop dat ik het zo goed zie. Ik hoor het graag van de minister.

Minister **Harbers**:

Klopt. Dit hebben we wel op deze wijze besproken met Schiphol in de afgelopen weken. Ligt er een formeel verzoek of niet? Daar zit verschil tussen. In dat opzicht is het op dit moment ook een theoretische situatie, want er ligt überhaupt geen verzoek om het aantal afhandelaren uit te breiden. Maar daarvoor is de boodschap ook helder: onder deze omstandigheden zullen we, mocht het aan de orde zijn, heel snel tot actie en besluiten komen.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Dan de zorg die door velen werd geuit, eerst door de heer Koerhuis maar daarna ook door anderen, over de vakantievluchten: worden die geschrapt? Ik breng even in herinnering wat ik net aan het begin zei: alles wat nu is afgesloten tussen Schiphol en de bonden is de eerste, zeer noodzakelijke stap, maar het is nog niet voldoende om de drukte voor de komende weken meteen acuut op te lossen. De heer Bens Chop heeft gisteren in de Kamer een toelichting gegeven op de vier actielijnen die ze hebben. Een daarvan is "de maakbare operatie", zoals hij het noemt. Ik denk dat dat gerechtvaardigd is, vanuit het belang van het niet verder laten oplopen van de werkdruk voor mensen die op dit moment op Schiphol werken. Dat betekent ook dat andere partijen in de sector wel aangesproken worden, in de eerste plaats door Schiphol, op hun verantwoordelijkheid om aanvullende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de drukte, ook voor hun passagiers, te managen blijft.

Het schrappen van vluchten is pas aan de orde als het echt niet anders kan en zal uitsluitend ingegeven moeten zijn vanuit de effecten voor de reiziger, dus als je daarmee aan de reiziger een betere reis kunt bieden dan door te zeggen: kom maar naar Schiphol, maar we kunnen eigenlijk niet meer voorspellen wat er gebeurt. Ik vind het dus echt een soort last resort. Het belangrijkste is dat dit echt een zaak tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen zelf is. Ik sluit niet uit dat die maatregel noodzakelijk is als andere maatregelen onvoldoende soelaas bieden. Schiphol is daarover in gesprek met de luchtvaartmaatschappijen. Ik denk -- dat is ook de informatie die ik van Schiphol heb -- dat het veel preciezer zal moeten zijn dan het beeld dat er een streep door allerlei vluchten gaat. Je moet tijdig ingrijpen; dan kun je bijvoorbeeld vluchten schrappen naar een bestemming waar men twee uur later wel op kan vliegen. Als je twee halfvolle vluchten hebt, is er onder de gegeven omstandigheden veel voor te zeggen om te kijken of je daar één volle vlucht van kunt maken op een tijdstip dat dat goed uitkomt, als je je passagiers daarmee dan ook een betere garantie kunt geven dat ze die vlucht halen en niet missen door de drukte. Zoals ik van Schiphol begrijp, is dat veeleer wat er nu aan de hand is in de gesprekken, om daar in goed overleg te kijken hoever ze komen met de luchtvaartmaatschappijen, dan door rücksichtslos een streep te zetten door allerlei vluchten. Als luchtvaartmaatschappijen vluchten moeten schrappen of verplaatsen door

een personeelstekort, is het vervolgens aan hen om in overleg te treden met Schiphol over een schadeloosstelling. Dat gebeurt al volop. Dat is het gebruikelijke verkeer tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Daarbij ligt voor ons als overheid geen rol. Het schadeloos stellen van passagiers daarbuiten is natuurlijk ook geregeld in de Europese passagiersrechtenverordening, antwoord ik op een vraag van de heer Boucke van D66.

De heer Van Haga vroeg naar mijn oordeel over de handelswijze van de directeur van Schiphol, de heer Benschop. Het technische antwoord onder het mededingingsrecht is dat de positie van de heer Benschop een zaak is van de raad van commissarissen. Daar gaan wij als kabinet helemaal niet over. Waar ik hem voortdurend op aanspreek, is om alles uit de kast te halen om deze situatie zo snel mogelijk te beteugelen. Ik zie dat hij, niet alleen bij de dingen die nu nog moeten gebeuren, bijvoorbeeld afspraken met vliegtuigmaatschappijen maar met name op het alle belangrijkste onderdeel, namelijk een akkoord met de bonden, tot nu toe alles uit de kast haalt om ervoor te zorgen dat de mensen zo snel mogelijk weer onbezorgd over de luchthaven kunnen. Het allerbelangrijkste wat ik vraag van Schiphol, van de directeur, van de rest van het management en van iedereen die daar een rol speelt, is om te zorgen dat we deze situatie zo snel mogelijk voorbijkomen.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dat "alles uit de kast halen" kun je natuurlijk op veel verschillende manieren interpreteren. Door tijdens de grote crisis op Schiphol naar Washington te gaan en bijvoorbeeld naar het World Economic Forum in Davos, geef je er geen blijk van dat je alles uit de kast haalt. Ik wil daarop graag een reflectie van de minister, want volgens mij moet je daar als aandeelhouder toch wat van vinden.

Dan mijn andere vraag. Goed, de minister strijkt nu met zijn hand over zijn hart. Terecht zegt hij: dat is nu aan de raad van commissarissen. Dat begrijp ik, het is een structuurvennootschap en dat is zo georganiseerd. Maar als aandeelhouder heb je uiteindelijk wel een belang. Wordt er dan nu een ultimatum gesteld, waarbij gezegd wordt: meneer Benschop, u krijgt nog een paar maanden en dan moet het afgelopen zijn; als u dan weer faalt, trekken we wel de stekker eruit?

Minister **Harbers**:

Over het eerste punt, publiciteit over afwezigheid, heeft de heer Benschop zelf iets gezegd. Ik weet niet meer wat zijn woorden precies waren, maar volgens mij zei hij op tv dat dat een lullig beeld was. Het is ook niet fraai. Ik stel verder geen ultimatum. Wij vragen als overheid ongeveer dagelijks: los het op en doe alles wat daarvoor nodig is. Dat is wat ik vraag en wat het kabinet vraagt van Schiphol. Ik doe daarbij niet aan ultimatus. Ik merk grote betrokkenheid bij zowel de directie als iedereen op Schiphol, waar de Kamer, het kabinet en mensen voor de tv thuis naar de situatie kijken met allerlei emoties, maar niet het beeld zien dat ze kennen van Schiphol. Dat geldt natuurlijk ook voor de mensen op Schiphol zelf. Dat is een grote motivatie om deze situatie zo snel mogelijk voorbij te komen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Harbers:

De heer Graus vroeg naar de economische schade. Het is op dit moment lastig om te zeggen hoeveel schade dat, in geld uitgedrukt, heeft opgeleverd. Ik hecht veel waarde aan een goede kwaliteit van dienstverlening, waar Schiphol ook gewoon om bekend stond. Die sterke reputatie moet zo snel mogelijk hersteld worden, want dat is uiteindelijk ook van belang voor de concurrentiepositie van Schiphol. Alle maatregelen die Schiphol zich voorneemt en die wij van Schiphol vragen zijn natuurlijk ook om verdere economische schade te voorkomen. Ik wijs er overigens op dat er -- dat is wat onderbelicht -- op dit moment ook vluchten worden geschrapt op verzoek van de luchtvaartmaatschappijen zelf, bijvoorbeeld door een tekort aan cabinepersoneel. Dat is nog een vraagstuk dat hierachter zit.

De heer Graus (PVV):

Ik mag twee vragen stellen, toch? Ik houd er eentje over voor Maastricht Aachen Airport. Ik wil de minister vragen om de voorgenomen verhoging van de luchthaventarieven voor 2022-2024 met 37% niet door te laten gaan. Daar kan de minister wel over beslissen. De KLM Groep betaalt alleen al 200 miljoen extra per jaar, maar krijgt een benedenmaatse dienstverlening. Bovendien kunnen ze nu minder snel aflossen, want ze hebben schulden bij de Staat. Dus het mes snijdt aan alle kanten. Het werkt allemaal

synergerend met elkaar als we dit gaan doen. Dus ik ben niet voor de voorgenomen verhoging van de luchtvaarttarieven, gezien alle ellende. Dank u wel.

Minister **Harbers**:

Hier zijn het wel een beetje twee smaken, want ik merk in de Kamer, wat ook de opvatting is van het kabinet, dat goede kwaliteit een prijs heeft. Overigens is er natuurlijk ook door de grote verliezen die in covidtijd zijn geleden, een noodzaak geweest om de tarieven te verhogen. We zijn wel aandeelhouder, ook vanwege het grote belang van de verbondenheid van Nederland, waarvoor je ook een nationale luchthaven nodig hebt. Maar in de hele exploitatie van de luchtvaart in Nederland spelen wij als overheid geen financiële rol. Die zal zichzelf uiteindelijk dienen te bedruipen uit de luchthaventarieven. Tarieven stel je vast op basis van de kosten die je maakt en die breng je vervolgens in rekening bij de gebruikers. Als wij nu ook met z'n allen zeggen "de kwaliteit moet beter door bijvoorbeeld een betere beloning en betere arbeidsvoorwaarden te bieden", dan zal dat niet gaan door de tarieven te verlagen, ben ik bang, meneer Graus.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog en met het oog op de tijd verzoek ik hem dat puntsgewijs te doen.

Minister **Harbers**:

De heer Graus vroeg ook naar de vliegveiligheid. Met vliegveiligheid marchanderen wij niet. Dit is overigens een sector -- zo ken ik de sector ook -- waarin veiligheid altijd op één staat. De ILT houdt toezicht op de veiligheid op Schiphol. Mocht de ILT signaleren dat de veiligheid in het geding komt, dan ondernemen wij daar vanzelfsprekend actie op. De heer Koerhuis vroeg of ik de vgb-procedure, "de verklaring van geen bezwaar"-procedure kan versnellen. Ook daarover heeft Schiphol al overleg met de ministeries van JenV en Defensie. Die ministeries zijn daarin zeer behulpzaam. Even voor het beeld, 80% van de aanvragen wordt op dit moment binnen twee weken afgehandeld. De heer Van Haga vroeg of we het leger moeten inzetten op Schiphol. Ook uit de pers heeft hij van mijn collega, de staatssecretaris van Defensie, al kunnen vernemen dat dat geen optie is. Het is echt aan Schiphol om zijn personeelstekort op meer conventionele wijze op te lossen dan door andere maatregelen te nemen om de zaken op orde te krijgen. Vanzelfsprekend zorgen we vanuit de rijksoverheid wel voor de inzet van de

Koninklijke Marechaussee voor de paspoortcontrole. Dat is de specifieke taak die men bijvoorbeeld heeft op Schiphol, naast het verzorgen van de openbare orde. We kunnen de Koninklijke Marechaussee niet zomaar voor alle andere taken inzetten. Dat is ook niet het voornemen van het kabinet.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Natuurlijk kan het heel makkelijk weggewapperd worden. Als er een natuurramp of een andere calamiteit plaatsvindt, dan kunnen we wel een beroep doen op het leger. Dat zijn allemaal goed getrainde mensen die logistiek ongelooflijk professioneel zijn. Dan is het voor korte tijd volgens mij helemaal niet onacceptabel om dat wel te doen, zeker als er zo geblunderd wordt door het management zelf op Schiphol. Dus ik begrijp niet waarom dat zo snel terzijde wordt geschoven, want het is een makkelijke oplossing. Zeker bij een piek is dat iets wat je volgens mij wel moet overwegen. Dan snap ik nog steeds dat je een voorkeur hebt voor het laten oplossen door Schiphol zelf, maar als daar een ramp dreigt plaats te vinden, kan je natuurlijk het leger inzetten. Dat is helemaal geen probleem. Ik begrijp niet waarom de staatssecretaris van Defensie dit zo makkelijk terzijde schuift.

Minister **Harbers**:

Omdat we in de eerste plaats ook over de inzet van Defensie afspraken hebben en Defensie in de komende jaren bijvoorbeeld ook de opgave heeft om aan meer mensen te komen. We hebben vaste afspraken over wat de marechaussee allemaal doet op Schiphol. De heer Van Haga gaat gelijk naar natuurrampen, maar als we even daarvóór blijven, zie je dat er gewoon vaste afspraken zijn in dit land, waarbij het ministerie van Justitie en Veiligheid bepaalt welke civiel-militaire samenwerking aan de orde is in welke omstandigheden. Dat is op dit moment hier niet aan de orde.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Het is makkelijk gezegd, maar deze weg moeten we niet op.
De heer Koerhuis vroeg ...

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik vind het zelf helemaal geen gek voorstel om dat te doen. In de coronacrisis hebben militairen ook aangeboden om te helpen en zijn ze daar ook zeer weinig ingezet. In hoeverre is dan ook echt met Defensiepersoneel afgestemd om dit wel of niet te doen? Ook ik heb een aantal mensen in mijn omgeving die bij Defensie werken, in allerlei functies. Daar hoor ik weleens van terug dat jongens en meisjes op de kazerne zich soms helemaal kapot vervelen en zoiets hebben van: laat ons wat doen; dat is de reden waarom we bij Defensie zijn gegaan, om hulp te bieden. Ik begrijp nu dat dit wel is afgestemd met de staatssecretaris van Defensie, maar in hoeverre is het ook afgestemd met de mensen op de werkvloer? Misschien vinden die dat wel hartstikke leuk en goed om te doen.

Minister **Harbers**:

Ik kan me zelfs wel voorstellen dat mensen dat zeggen, maar toch is dat niet hoe we het hier georganiseerd hebben. Er is echt wel een groot verschil tussen bijvoorbeeld de inzet van Defensie in een wereldwijde pandemie met alle ontwrichtende gevolgen van dien en de afhandeling op Schiphol. Nogmaals, er zijn vaste afspraken over wanneer we Defensie inzetten. Dan gaat het om de nationale veiligheid. Bovendien, aanvullend, is er ook geen reden om Defensie in te zetten als een soort commercieel concurrerende partij op anderen, die wij vragen om in dit geval bijvoorbeeld de security bij de handbagage te doen. Je kunt van alles vinden van de gevoelens en ik kan me zelfs af en toe de crierie voorstellen van iemand die zegt "laat mij maar helpen", maar het is niet hoe we het georganiseerd hebben in dit land en ook niet hoe we het zouden moeten organiseren.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja, maar we hebben Schiphol, waar echt duizenden mensen in de rij staan. Dat leidt ook tot ongezonde, ongewenste situaties. We hebben Defensiepersoneel. Ik zeg niet dat ze allemaal naar Schiphol moeten opmarcheren, maar er zijn mensen bij Defensie beschikbaar. Dan zou je toch gewoon wel kunnen zeggen: we maken een soort plan zodat we ze, als we het nodig hebben, ook gewoon kunnen inzetten? Je zegt dan niet: het is onze eerste prioriteit; zodra er een paar rijen zijn, gaan we soldaten neerzetten. Dat is een beetje kort door de bocht; dat snap ik ook wel. Maar als je wel een soort plan

hebt, kun je, mocht dat nodig zijn in de toekomst, er wel gelijk op terugvallen. Dat zou best kunnen, toch?

Minister **Harbers**:

Om de overwegingen die ik net noemde, acht ik dat niet aan de orde. Ik vind echt wel dat er een verschil zit tussen een nationale vaccinatiecampagne in een wereldwijde pandemie en, hoe vervelend ook voor de passagiers, de huidige omstandigheden op Schiphol.

Ik was begonnen aan het antwoord op de vraag van de heer Koerhuis of er coulant omgesprongen kan worden met boetes vanwege het omboeken van slots. Voor het omzetten van slots worden er geen boetes opgelegd door de ILT. De ILT legt alleen boetes op als de slots niet naar behoren worden gebruikt. De ILT houdt toezicht op het vliegen zonder slot in de nacht en het vliegen zonder slot in zijn algemeenheid, en zal altijd kijken naar de omstandigheden. Maar voor het omzetten van slots worden geen boetes opgelegd.

Dan ga ik nog even naar de vragen die meer gaan over de toekomst van de luchtvaart. Daar zijn veel terechte vragen over gesteld. Tegelijkertijd zou ik willen verwijzen naar besluiten die wij nog gaan nemen. We hebben, waar ik eerder in het debat over sprak, de Luchtvaartnota met vier pijlers. Daar komen twee aanscherpingen op. De ene is een aangescherpte uitvoeringsagenda op die Luchtvaartnota. De andere is de invulling van de bepaling in het coalitieakkoord, waarin dit kabinet zich heeft voorgenomen om tot een betere balans te komen -- ik noem dat "zekerheid in perspectief" -- voor het type verbindingen, de netwerkqualiteit die van belang is voor de economie van Nederland in relatie tot de belangen van de leefomgeving. Dat wil zeggen minder hinder, het stikstofprobleem op orde, minder geluidshinder en daarmee ook een betere kwaliteit van de leefomgeving, en bijvoorbeeld ook in ogenschouw nemend de belangen van woningbouw en andere ontwikkelingen in de omgeving. Dat is -- dat zal ik hier maar aangeven -- best een ingewikkelde puzzel. We werken er voortvarend aan om de balans in te brengen en om het goed onderbouwd te doen. Zoals de commissie bekend, is dat een taak waar het kabinet nog in dit jaar, in 2022, alle noodzakelijke besluiten over wil nemen. De Kamer kan er gerust op zijn dat ik niet wacht tot oudejaarsavond van dit jaar, maar dat ruim voor die tijd deze balans duidelijk is. Maar die heb ik vandaag de dag nog niet. Ik neem daarin wel alle aspecten mee waarnaar de Kamer gevraagd heeft,

bijvoorbeeld om te komen tot een goed onderbouwd besluit over de omvang van het aantal vliegbewegingen en de verbindingen die Nederland nodig heeft.

Op grond van de Luchtvaartnota had het vorige kabinet zich al voorgenomen om tot een beleidskader voor de netwerkkwaliteit te komen. Dat werk zet ik voort. Dat komt in de tweede helft van dit jaar beschikbaar. Dat hebben wij overigens ook nodig om KLM te kunnen houden aan de bepalingen die bij de steun twee jaar geleden zijn afgesproken, namelijk dat ook KLM zich moet richten naar dat beleidskader voor de netwerkkwaliteit. Dat is een voorbeeld waaruit blijkt dat wij beter dan in het verleden willen gaan onderbouwen welk type bestemmingen en welke bestemmingen Nederland nodig zou hebben.

De andere kant van de medaille is de discussie over het Luchthavenverkeerbesluit en de bijbehorende vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, maar denk ook aan afspraken over afnemende hinder, over beperking van geluidshinder. Daar zijn veel vragen over gesteld. Dat waren allemaal terechte vragen. Op dit moment zou ik vooral willen zeggen dat de antwoorden op die vragen komen. Die heb ik hier vandaag nog niet, maar ik verwacht dat die over enkele maanden in samenhang beschikbaar zijn.

De voorzitter:

We zullen daar ongetwijfeld verder over gaan spreken.

De heer De Hoop (PvdA):

Dit is wel fundamenteel. Het grootste deel van de beantwoording in het debat ging over de chaos op Schiphol, maar we hebben een luchtvaartdebat. Dat gaat over de toekomst van de luchtvaart. Ik maak mij zorgen, want Schiphol houdt zich aan heel veel grenzen niet. Als ik naar het sociaal akkoord kijk, zie ik dat ultrafijnstof er niet in is opgenomen. We zien ontzettend veel rechtszaken komen. Vandaag zagen we het nog met Lelystad. Ik hoor dat de minister ermee bezig is, maar ik wil niet in de situatie terechtkomen waarin het besluit uiteindelijk bij rechters terechtkomt en niet bij het ministerie en het kabinet. Hoe gaat de minister dat voor zijn? Dat zou namelijk heel teleurstellend zijn. Volgens mij moeten we dat allemaal niet willen.

Minister Harbers:

Over dat laatste ben ik het volledig eens met de heer De Hoop. Ik ga dat doen door daar heel hard aan te werken en door nog dit jaar deze besluiten in samenhang te nemen.

Het is ook van belang om daarmee de juridische zekerheid, die op dit moment ter discussie staat, te borgen, zodat iedereen die er vervolgens wat van vindt en zegt "daar wil ik een rechter een uitspraak over laten doen" weet waar die zich op kan beroepen. Ik verwacht dat het allemaal binnen enkele maanden komt, ruim voor het eind van dit jaar.

De voorzitter:

Akkoord. Misschien kunt u dan naar het laatste of het een-na-laatste blokje gaan.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor dat we naar het volgende blokje gaan. Ik had gevraagd of de minister de vgb-procedure kan versnellen. Het is goed om te horen dat de ministers er bovenop zitten. Maar ik had ook nog een andere vraag gesteld. Ik begrijp dat de opleiding tot beveiligers bij Schiphol twaalf weken duurt. Ik begrijp ook dat het voor mensen die al beveiligers zijn helemaal geen twaalf weken hoeven te zijn, maar dat ze toch tegen regelgeving aanlopen. Het moet ook binnen een week kunnen. Ik hoor nu "drie weken". Kan de minister dat bevestigen en toezeggen dat de ministeries daar ook aan mee willen werken?

Minister Harbers:

Ik pak dit signaal op. Misschien kom ik er in de tweede termijn op terug. Ik pak dit signaal sowieso op. Overal waar wij kunnen versnellen, willen wij -- dat hebben we ook vanuit het kabinet gezegd -- de helpende hand bieden.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had gevraagd of de wekelijkse rapportage doorgestuurd kan worden. Ik ben blij genoeg met de frequente brieven die we gaan krijgen tot aan de zomervakantie. Het zijn nog zes weken, dus als we twee of drie brieven krijgen, vind ik dat goed. Ik ben dat eens met de minister. Ik had nog gevraagd of hij daarin mee wil nemen hoe het gaat met de voortgang op Schiphol en specifiek hoeveel vluchten worden overgeplaatst naar regionale vliegvelden. Dat zou ik graag terug willen zien in de brief. Maar ik wil ook weten hoeveel vluchten verplaatst gaan worden naar vroeg in de ochtend en laat in de avond. Kan dat meegenomen worden in de brieven?

Minister Harbers:

We zullen uw Kamer gewoon op alle terreinen informeren. Laat ik wel twee dingen zeggen over dat verplaatsen over de dag. Schiphol kan heel veel zelf, maar ik zie ook de suggestie langskomen om maar naar de nacht te verplaatsen. Laat ik daar helder over zijn: we hebben gewoon afspraken over het aantal nachtvluchten. Daar ga ik niet in treden, maar dat zal de Kamer hopelijk met mij eens zijn. Ik ben uiteraard bereid om de suggestie om, waar dat kan, vluchten vanaf andere luchthavens uit te voeren nog eens bij vliegmaatschappijen en luchthavens onder de aandacht te brengen. Ik vermoed overigens dat ze die suggestie ook zelf allemaal wel kennen. Ik heb Schiphol ertoe opgeroepen om alles uit de kast te halen. Dat betekent dat Schiphol deze suggesties waarschijnlijk ook bespreekt.

Een ding moet ik daar wel bij vertellen, namelijk dat we geen formele instrumenten hebben om uitplaatsingen af te dwingen. De Kamer weet dat ook. Ik denk dat het hier veel meer zal moeten komen van de verantwoordelijkheid die luchtvaartmaatschappijen zelf waarschijnlijk zullen voelen om hun passagiers een ongestoorde reis te bieden. Wat ik waarneem, is dat ze zelf ook al kijken op welke luchthaven dat het beste kan.

De voorzitter:

Ik wijs de collega's erop dat we al een beetje in onze eigen tweede termijn zitten, dus wees alstublieft kort. Dat is ook een verzoek aan de minister. Meneer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Als ik de minister goed beluisterd heb, dan zegt hij dat hij alle vragen over de toekomst van Schiphol meeneemt, maar ik wil even heel scherp hebben dat de minister begrijpt in welke context ik mijn vragen gesteld heb. Hij was in het kader van het beleidsstuk netwerkkwaliteit al van plan ons te informeren. Hij noemde dat ook, maar daar is nu de situatie op Schiphol van de afgelopen weken bij gekomen. Schiphol gaat nu onder hogere kosten werken, want Schiphol gaat eindelijk mensen beter betalen. Ik vraag de minister om dat daarin mee te nemen. Dat wil ik even heel expliciet gemaakt hebben. Ik wil ook weten welk effect het zal hebben op de vliegbewegingen en of het model dat Schiphol gehanteerd heeft, houdbaar is. Kan ik die toezegging van de minister krijgen? Die duidelijkheid zou ons helpen.

Minister Harbers:

Vanzelfsprekend zijn dat aspecten die daar ook een rol bij spelen, dus ja.

Dan kom ik bij de overige vragen. Mevrouw Kröger vroeg naar de procedure die Lelystad Airport heeft aangespannen over het niet toekennen van de stikstofvergunning. In deze rechtsstaat is het uiteindelijk aan de initiatiefnemer, in dit geval Lelystad Airport, om hier wel of geen bezwaar tegen te maken. Daar hebben wij geen rol in. Het standpunt van mijn collega-minister als bevoegd gezag is helder, namelijk om de PAS-melding niet te legaliseren. Wij wachten met vertrouwen de uitspraak van de rechter af, maar daar staan wij buiten. Als dit bezwaar wordt doorgezet, is het op dit moment aan de rechter om daar een oordeel over te vellen.

De heer Goudzwaard vroeg of ik kritisch kijk naar de veelmelders. Het klopt dat een aantal klagers verantwoordelijk is voor een groot deel van de meldingen. Tegelijkertijd ga ik niet over de motieven van mensen om een klacht in te dienen. Veel mensen ervaren hinder. Er zijn mensen die hinder hebben en dat nooit melden. Er zijn ook mensen voor wie dat aanleiding is om vaak te melden. Ons stelsel is zo dat iedere melder serieus genomen wordt, ook veelmelders. Om een vertekend beeld te voorkomen en evenredig aandacht te besteden aan de melders van alle klachten is met de omgevingspartijen in het overleg afgesproken dat veelmelders in de jaarrapportages wel genoemd worden, maar in de analyses niet meegenomen worden, om daarmee een breed beeld te hebben van waar de klachten vandaan komen en welke eventuele acties daarop mogelijk zijn. Aanvullende stappen daarop lijken mij niet nodig.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Van der Molen nog een vraag.

De heer Van der Molen (CDA):

Aansluitend op het vorige blokje over hoe de minister kan bijdragen aan de oplossingen, ook richting de regionale luchthavens. Ik had in mijn bijdrage gezegd dat je nu vliegtuigmaatschappijen ziet die kwaad zijn op Schiphol, omdat ze moeten verkassen. Tegelijkertijd hebben we maar kort de tijd om te besluiten dat we ze gaan uitplaatsen. Ik deed de oproep aan de minister om, wanneer dat nodig is, daar een rol in te spelen, want misschien hebben we net even zo'n partij nodig om dat te forceren. Dus ik zou daar graag nog een reactie op willen.

Minister Harbers:

Het is natuurlijk ook wel een beetje een wereld waarin iedereen naar elkaar kijkt. Dat is mede de reden dat ik hier aan iedereen in de sector de oproep doe om verantwoordelijkheid te nemen. Ik ga er eerlijk gezegd van uit dat vliegmaatschappijen hun reizigers uiteindelijk een aangename reis willen bezorgen die ook voorspelbaar is. Ik hoop en reken er dus eigenlijk op dat ook daar verantwoordelijkheid wordt genomen. Aan de hand van de informatie die ik nu en ook de komende tijd ontvang, blijf ik daarop toetsen en zal ik kijken of er meer actie nodig is. Dat doe ik overigens ook weer zonder juridische instrumenten, maar ik wijs wel op de verantwoordelijkheid om met elkaar het luchtvaartstelsel in Nederland op een zo goed mogelijke wijze de zomer door te loodsen.

De voorzitter:

Uw laatste blokje. Zou u het puntsgewijs kunnen doen?

Minister Harbers:

Ja, ik ga er even heel snel doorheen. De heer Van Raan vroeg: waarom maken wij geld over naar de sector via het Groeifonds? Het korte antwoord daarop is dat wij ook hele grote verduurzamingsambities aan de sector hebben opgelegd, die in het internationale speelveld waar ze in zitten waarschijnlijk niet gelijk op eigen kracht gaan renderen.

Tegelijkertijd is er op vele terreinen ook wel gekeken hoe Nederland in de internationale context een koplopersrol kan pakken. Dat was al zo bij het Akkoord Duurzame Luchtvaart. Ik denk dat dat ook betekent dat we met elkaar onze nek moeten uitsteken om tot de benodigde innovatie en ontwikkeling van nieuwe technieken te komen. Dat is het voorstel dat via het Groeifonds gehonoreerd is.

De heer Van Raan vroeg nog om een burgerberaad over de luchtvaart te organiseren. Ik vind het belangrijk dat we sowieso goed in gesprek zijn met de omgeving, ook met omwonenden, met burgers. In dat kader zijn we onder andere bezig met de omvorming van de Omgevingsraad Schiphol naar de Maatschappelijke Raad Schiphol, en doet bureau Motivaction jaarlijks onderzoek om te toetsen hoe er breed in de samenleving tegen de luchtvaart aan wordt gekeken. Dat was ook onderdeel van het debat in de commissie. Daarnaast zijn er natuurlijk de formele instrumenten van zienswijzeprocedures, maar ook initiatieven als huiskamergesprekken. Ik ga zelf ook op huisbezoek. Tal van betrokkenen doen dat. Kortom, aan alle kanten houden we de oren en ogen open om dit waar nodig te versterken.

Dan kom ik bij Maastricht Aachen Airport. De suggestie van het overplaatsen van vluchten naar andere luchthavens is al gedaan. Daar heb ik net op geantwoord. We hebben al een paar keer het debat gevoerd over de toekomst van Maastricht Aachen Airport, en in het bijzonder over de financiering daarvan. We hebben het in Nederland zo georganiseerd dat regionale luchthavens in de eerste plaats een functie vervullen voor hun regio. In de eerste plaats is het dus ook aan de partijen in de regio om een uitspraak te doen over de vraag welk type luchthaven men wil en hoe men bereid is om dat verder te ontwikkelen. Dat is het vraagstuk dat op dit moment in de Limburgse politiek aan de orde is. Die uitspraak heb ik echt eerst nodig om te kijken wat we verder kunnen doen, bijvoorbeeld om daarna in ieder geval het luchthavenbesluit op een goede manier te regelen en te kijken hoe we dat kunnen begeleiden als het gaat om participatie van de omgeving, maar ook het vraagstuk van het dempen van de omgevingseffecten.

De heer Graus weet dat ik zelf geen middelen op de begroting heb om financiële bijdragen te verlenen aan welke luchthaven dan ook, vanuit het standpunt dat we al sinds jaar en dag innemen, namelijk dat de luchtvaart in Nederland zichzelf commercieel zal moeten bedruipen. Ten aanzien van de motie van de heer Graus: ik stuur een dezer dagen een brief naar de Kamer, of heb die al gestuurd, waarin staat hoe wij daar verder invulling aan geven. De motie heeft er in ieder geval wel toe geleid dat wij als ministerie aangedrongen hebben op en betrokken zijn bij gesprekken tussen Schiphol en Maastricht Aachen Airport en de provincie Limburg. De tussenconclusie daarvan is dat Schiphol wellicht mogelijkheden ziet om in de toekomst op welke wijze dan ook iets te doen aan samenwerking met dan wel participatie in Maastricht Aachen Airport. Maar Schiphol zegt tegelijkertijd dat voordat men dat doet, bijvoorbeeld achterstallig onderhoud en dingen die eerst gedaan moeten worden op Maastricht Aachen Airport wel rond moeten zijn. Ik kan het niet mooier maken. Ik denk dat op dit moment vooral het volgende aan de orde is. Ook de Limburgse politiek moet duidelijk maken of men een toekomst ziet met Maastricht Aachen Airport. Dat is het startpunt voor ons als Rijk om vervolgens te gaan kijken hoe wij daar vanuit onze nationale verantwoordelijkheid ondersteuning bij kunnen bieden, en niet omgekeerd.

De **voorzitter**:

Een zeer uitvoerig antwoord. De heer Graus, kort.

De heer **Graus** (PVV):

We hebben volgende week dat debat over de regionale luchthavens. Ik heb Maastricht Aachen Airport hier bewust bij betrokken, omdat wij voor vrijdag tegen het Limburgse parlement moeten kunnen zeggen ... Want ze zijn allemaal naar de landelijke politiek aan het kijken. Dit is een motie van nationaal belang. Dus het Limburgse parlement kijkt naar ons en naar de drie indieners: Van der Molen, Koerhuis en ik. Nu gaat het erom dat met name de partij van de minister zegt: als het Rijk er niks bij doet, dan weten we niet of we dat willen. Anders moet ik morgen namelijk nog een stemming aanvragen. Dan moet ik de Kamer een uitspraak laten doen. Want vrijdag wordt er beslist. Ik moet dat dus echt voor vrijdag weten. Het is dus wel omgekeerd. Het is niet zoals de minister zegt, namelijk dat ik het omkeer. Maar ik heb een toezegging van de minister nodig. Of hij het via Schiphol als aandeelhouder doet en Schiphol gaat investeren, zal me worst wezen. Ik denk dat het Limburgs parlement dat ook worst zal wezen.

Minister **Harbers**:

Het antwoord dat ik al eerder heb gegeven, is dat ik geen middelen op de begroting heb. Dat heb ik voor geen enkele luchthaven. De enige route vanuit nationaal belang loopt via Schiphol. Daar lopen constructieve gesprekken. Maar ik kan hier niet zeggen dat ik financiering beschikbaar stel voor vrijdag. We hebben het gewoon zo georganiseerd dat we eerst uitspraken nodig hebben wat betreft het belang dat men in de regio zelf hecht aan de luchthaven. Bovendien volg ik in dezen dan ook de uitspraken van de Kamer. Want de motie-Graus c.s. hebben wij opgepakt. Er zijn gesprekken tot stand gekomen. We hebben daar als ministerie bij gezeten. Maar tegelijkertijd is er ook een motie aangenomen -- uit mijn hoofd was dat er een van mevrouw Kröger -- die zegt: ga niet zomaar geld stoppen in Maastricht Aachen Airport. Dan volg ik in dezen dus ook wel beide aangenomen uitspraken van de Kamer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de minister, de beantwoording. Een zeer korte ...

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**:

Nee, u ...

De heer **Alkaya** (SP):

U staat een aantal interrupties toe. Die bewaar ik dan heel braaf. Dan krijg je dit aan het eind.

De **voorzitter**:

Dit was uw interruptie, want u heeft niet het woord gevraagd. Interrupties zijn toegestaan. We maken met elkaar de afspraak om het voor 17.00 uur te doen. Dit kost tijd voor uw collega's. Ik stel voor dat u 30 seconden heeft voor uw tweede termijn. Dan kunt u nog een afdronk geven. Gaat uw gang, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp dat de minister geen juridische instrumenten heeft. Ik zou hem toch willen vragen om regie te pakken op het dossier. Ter ondersteuning wil ik graag een tweeminutendebat afkondigen. Het gaat niet alleen om regie pakken, maar ik wil het ook graag terugzien in de informatie die de minister naar de Kamer gaat sturen. Hoeveel vluchten worden er samengevoegd en uitgeplaatst? Dat zou ik gewoon graag terug willen zien. Pak daar de regie op.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou toch willen benadrukken dat de verantwoordelijkheid van de directie niet te licht opgevat moet worden. Reisjes naar het World Economic Forum horen echt niet bij het oplossen van de crisis. De rol van de overheid als aandeelhouder mag wat BVNL betreft ook wat harder zijn. Een simpele oplossing om het leger te laten helpen, moet worden omarmd. Ik vind het onbegrijpelijk dat dat zo makkelijk wordt genegeerd.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Dank, voorzitter. Eén positief ding van de chaos bij Schiphol is dat ik op dit moment alle partijen in de Kamer hoor over het belang van goede arbeidsvoorwaarden. Ik hoop dat dat ook toekomstbestendig blijft en dat we dat in de toekomst bij alle partijen zien. Ik vind de toekomst van de luchtvaart echt zorgelijk. Ik verwacht daarover echt een stevig antwoord van de minister te zien. Ik verwacht ook dat de gevolgen van een eventuele kleinere hub daar in brede zin in mee worden genomen. Dat nog even als vraag aan de minister.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van der Molen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit me aan bij de opmerking die de heer Koerhuis heeft gemaakt, namelijk dat de minister echt wel een handje kan helpen om dingen vlot te trekken die er nog niet zijn. Ik zou toch heel graag van de minister willen horen wat bijvoorbeeld een aanwijzingsbevoegdheid, die volgens mij mogelijk is, dan nog inhoudt. Want dat is toch een juridisch middel waarvan de minister zegt dat dat er niet zou zijn. Niet dat ik daarvoor pleit, maar ik wil wel weten wat dat instrument dan nog voorstelt.

Voorzitter. De minister heeft nog iets gezegd over de bewonersbetrokkenheid. Daar heb ik een motie over ingediend. Ik weet eigenlijk nog niet hoe die motie wordt uitgevoerd. Hoe betrokken zijn de mensen bij de toekomst van Schiphol? Ik zou de minister graag willen vragen om de Kamer daarover op korte termijn nog even een brief te sturen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank, voorzitter. Ik heb een kort advies aan de minister. Ik hoorde de suggestie over een MKBA, een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik vind dat een heel slecht plan. Het hele stikstofmodel hier is gebouwd op drijfzand. Dat is volgens mij iedereen wel duidelijk na de uitspraken van de commissie-Hordijk en ga zo maar door. Dat wordt aangevuld met volgens mij allerlei bizarre parameters, over het opstijgen tijdens de dag,

nachten en ochtenden en over hoe vaak een woelmuis zich gaat omdraaien. Ik denk dus dat geen enkel bedrijf de toets van zo'n MKBA zou doorstaan. Ik hoop dus dat u terugvalt op het innovatievermogen van deze sector. Dat wil ik de minister even meegeven.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik vind het oprecht jammer dat de minister hier toch weer zijn eigen geloofwaardigheid verkleint. Geen woord over de urgentie van de klimaatcrisis. Hij zegt: ik heb voldoende informatie om handhaving van de natuurvergunning te weigeren. Dat is heel bijzonder. De luchtvaart dient zichzelf te bedruipen, zegt hij. Het is gewoon niet waar. Schiphol zit ondertussen wel op een eigen vermogen van 3 miljard. Het is goed dat er een tweeminutendebat aan gewijd wordt. De winst -- daar wil ik mee afsluiten -- is dat hier toch duidelijk het beeld naar voren komt dat Schiphol misschien een maatje te groot is.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dit debat gaat niet alleen over de chaos op Schiphol van de afgelopen weken, maar ook over de toekomst van de luchtvaart. Ik denk dat dat niet genoeg benadrukt kan worden. Het roer moet om, want we zien dat het niet houdbaar is zoals we het de afgelopen jaren hebben gedaan. Om die reden doe ik nogmaals een oproep aan de minister om de hogere lonen, die er nu gelukkig komen, aan te grijpen om goed onderzoek te doen naar de toekomst van Schiphol. Want het zwaard van Damocles, de natuurvergunning, hangt boven ons. We moeten dit nu wél goed gaan doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Heel veel vragen zijn niet beantwoord. Ik zal er één herhalen. Misschien wil de minister daar schriftelijk op terugkomen. Kan hij ons informeren op het moment dat er een formeel verzoek wordt ingediend voor het verminderen van het aantal afhandelingsbedrijven? En kan hij ons ook informeren over de datum waarop dat gebeurt? En ik wil het morgen in de procedurevergadering even over uw functioneren hebben, voorzitter. Ik vind niet dat de manier waarop u deze vergadering heeft voorgezeten, recht doet aan het belang van dit onderwerp.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft zijn microfoon nog openstaan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, dat was natuurlijk om een interruptie te doen. Nee, hoor.

De **voorzitter**:

We kunnen het er morgen in de procedurevergadering over hebben, meneer Alkaya. Ik sta open voor feedback. Het woord is aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Volgens mij hebben we hier met elkaar geconcludeerd dat die lange rijen op Schiphol geen natuurfenomeen zijn, maar het gevolg van beleid. De minister heeft ook aangegeven dat dat beleid omgaat, dus dat we niet meer sturen op de grootste of de goedkoopste willen zijn. Maar waar sturen we dan wél op? Daar hoor ik van de minister eigenlijk geen antwoord op. Ik blijf mijn vraag stellen over gecontroleerde krimp. Hoe gaat de slotcoördinator dat doen? Hoe zorgen we voor minder korteaafstandsvluchten en minder overstappers?

Dan Lelystad Airport. De minister zegt: het is in de rechtsstaat aan Lelystad Airport. Maar wat is de mening van de minister als aandeelhouder? En kan hij mij garanderen dat er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geen contact met Schiphol of Lelystad Airport is geweest over deze procedure?

De **voorzitter**:

Dan mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel. Volgende week hebben we nog het commissiedebat over regionale luchthavens, dus ik zie af van mijn spreektijd nu. De overige seconden wil ik graag doneren aan de heer Alkaya.

De **voorzitter**:

Ik heet u welkom op de procedurevergadering morgen. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ik wil me erbij aansluiten dat de minister de regie moet nemen bij het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar Groningen Airport Eelde en ook naar Maastricht Aachen Airport. Ik sluit me wat dat betreft aan bij de leden Koerhuis en Van der Molen, met wie ik ook al vaker optrek.

Dan Maastricht Aachen Airport. Ik vind het toch wel teleurstellend. Hij zegt: "Ik ga nu proberen of ik iets kan rekken in het zuiden, in het Limburgs parlement." Maar in principe had ik hier nu een toezegging moeten krijgen. Het mag ook Schiphol zijn. Als de minister zegt "wij gaan het niet doen", dan kan hij als aandeelhouder wel Schiphol onder druk zetten om meer te gaan doen. Want Schiphol heeft Maastricht Aachen Airport en ook Groningen Airport Eelde broodnodig. Schiphol kan het niet meer alleen. Het is einde oefening. Dus ze moeten zich niet meer zo arrogant opstellen. Die regionale luchthavens zijn van nationaal belang.

Dank u wel, meneer de voorzitter. En ik ga uiteraard moties indienen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat is uw volstrekte recht. Dan zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Nog een korte reactie van de minister. Het woord is aan de minister.

Minister **Harbers**:

Dank u wel. Ik loop ze heel snel en staccato langs. De heer Koerhuis vroeg als onderdeel van de regie ook om informatie over bijvoorbeeld overgeplaatste vluchten. Het spreekt voor zich: dat neem ik ook mee in de rapportage naar de Kamer.

De heer Van Haga. Ik stel vast dat we van mening verschillen over het punt van bijvoorbeeld het inzetten van het leger en de mogelijkheden en onmogelijkheden als aandeelhouder. Maar kortheidshalve heb ik niets toe te voegen aan de antwoorden die ik daar eerder op heb gegeven.

Meneer De Hoop, dank voor uw opmerkingen. Ik had er geen vraag meer in gehoord. Dat klopt toch, hè?

De **voorzitter**:

De heer De Hoop. Dit was uitlokking.

Minister **Harbers**:

Ja, sorry.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Sorry, ik stel de vraag nog een keer. In het bredere debat over de toekomst van de luchtvaart vroeg ik ook om als Kamer een beeld te krijgen van de kleinere hub, als de minister daar in het najaar mee komt.

Minister **Harbers**:

Ik gaf al aan: we kijken naar het beleidskader netwerkkwaliteit. Dat is op zichzelf de eerste stap. Dat zegt vervolgens iets over het type hub dat daarachter zit. Ik denk dat dat debat dan inderdaad vanzelf komt en ook onderbouwd wordt vanuit de zijde van het kabinet.

De heer Van der Molen. Het klopt dat er in the end een aanwijzingsbevoegdheid is, maar dat is wel vele fases verder. De fase waar we in zitten, is dat we vanuit de aandeelhoudersrol, maar ook in het kader van de exploitatievergunning, informatie kunnen opvragen en veelvuldig in gesprek gaan. Er zijn nog veel stappen daarachter mogelijk, maar die zijn wat ons betreft niet aan de orde op dit moment. Ik noem bijvoorbeeld een nader onderzoek instellen, last onder dwangsom, aanwijzing. Bij aanwijzing zit je wel in de situatie van het voorportaal van het intrekken van de exploitatievergunning; dat is gewoon de deur op slot omdat de hele exploitatie onderuit

is gegaan. Bij alles wat er aan de hand is, is dat natuurlijk ook weer niet aan de orde. Ik vind nu vooral het devies -- dat is het punt waarop we zitten en daarom zijn we in gesprek -- om er juist op aan te dringen alles eraan te doen om het wel op te lossen. Ik kom op de motie over de betrokkenheid bij Schiphol. In de afspraken over Schiphol, het akkoord van vandaag, zit bijvoorbeeld ook een akkoord over de werkdrukmeting, plus een meldpunt voor klachten. Ook daarover laat ik me vanzelfsprekend informeren. Ik weet niet of dit de motie is die de heer Van der Molen bedoelde?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Nee, dat is niet de motie die ik bedoelde. Ik bedoelde de motie die gaat over de betrokkenheid van omwonenden bij de ontwikkeling van Schiphol. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken. Hoe voert de minister dat op dit moment uit? Ik begrijp dat er nog discussie over is of dat op de juiste wijze gebeurt. Als u me daar binnen twee weken een brief over kan sturen, maakt u mij enorm blij.

Minister **Harbers**:

Dat gaan we doen. Dat is in het kader van wat ik net ook aangaf: de omvorming van de Omgevingsraad Schiphol en de Maatschappelijke Raad Schiphol. Daar zijn we volop mee bezig. Ik verwacht daar eerdaags de Kamer nader over te kunnen informeren. De heer Goudzwaard. Ik denk dat we van mening verschillen over de urgentie van het stikstofprobleem. Zelfs als we daarover niet van mening zouden verschillen, is er gewoon een noodzaak om dit juridisch goed te borgen. Dat is de werkelijkheid in Nederland. Op het innovatievermogen vallen wij sowieso terug. Daarover heb ik bijvoorbeeld in mijn beantwoording genoemd wat wij in het kader van het Groeifonds proberen te doen, om ook daar een koplopersfunctie in te vervullen. Maar ik noem ook andere initiatieven om stikstofuitstoot tegen te gaan, bijvoorbeeld elektrificatie van de grondoperatie op Schiphol. Zo zijn er tal van initiatieven. Neem bijmenging van synthetische brandstof et cetera.

De heer Van Raan. Zijn betoog is natuurlijk zeer herkenbaar, ook wat betreft de urgentie van de aanpak van het klimaatprobleem. Ik heb zomaar het vermoeden dat we het tempo dat de heer Van Raan daar graag wil, niet halen, maar dat het vervolgens ook -- dat zeg ik er maar meteen bij -- een beetje contraproductief zou zijn als dat ertoe zou leiden dat we in Nederland weinig of geen luchtvaart hebben, maar in de omringende landen nog wel. Dit is per definitie een kwestie die we ook internationaal moeten

aanpakken. Maar voor mij geldt wel dat bij de aanstaande besluitvorming over de luchtvaart in Nederland alle aspecten, inclusief leefomgeving, duurzaamheid en stikstof, goed ingevuld dienen te worden. Daar zullen we dan over een tijdje verder over debatteren.

De heer Boucke. Ik herhaal wat ik hem toezegde in eerste termijn, namelijk dat wanneer het bedrijfsmodel verandert met hogere lonen, dat onderdeel is van het onderzoek naar de toekomst van de luchtvaart en de toekomst van Schiphol.

De heer Alkaya zeg ik toe dat als er een formeel verzoek komt over het verminderen van het aantal afhandelaars, ik daar de Kamer over zal informeren, ook over de afhandeling daarvan.

Mevrouw Kröger stelt een vraag in termen van de omvang van de luchtvaart die ik vandaag nog niet kan beantwoorden, namelijk: waar sturen we dan wel op? Dat is onderwerp van de aanstaande besluitvorming. Waar het gaat over de slotcoördinatie, stelt zij de vraag: hoe zou slotcoördinatie in een krimpscenario werken? De slotcoördinator is als enige in Nederland bevoegd onafhankelijk slots te verdelen op basis van objectieve spelregels. Het is aan de politiek om de kaders over de omvang van de luchtvaart vast te stellen. Zodra het kabinet en daarna de politiek, de Kamer, dat met elkaar doen, dan is dat de input voor de slotcoördinator om op die basis vervolgens tot onafhankelijke spelregels te komen. Zoals eerder gezegd, werk ik aan de bijbehorende integrale besluitvorming.

Waar het gaat over Maastricht Aachen Airport, preciseerde de heer Graus zijn vraag wat nader: ik zou bijvoorbeeld Schiphol onder druk kunnen zetten. Wij hebben aangedrongen op het goede gesprek, waarbij Schiphol zich ook verdiept in de vraag of men een rol kan spelen in Maastricht Aachen Airport. Het is binnen het vennootschapsrecht wel zo dat dit in de eerste plaats gewoon een bedrijfseconomisch verantwoorde beslissing van Schiphol moet zijn, waarbij Schiphol zelf geen "nee", maar ook nog geen onomwonden "ja" zegt. Maar ze zeggen: daar zouden best kansen in kunnen zitten. Wat betreft de vorm en dergelijke: er zullen nog veel gesprekken volgen. Maar dat is in de eerste plaats aan Schiphol. De heer Graus heeft het over "druk". We hebben natuurlijk best wel tegen Schiphol gezegd: ga praten met Maastricht Aachen Airport. Maar wij hebben niet het drukmiddel om tegen Schiphol te zeggen: stop daar hoe dan ook geld in, ook als het bedrijfseconomisch niet verantwoord zou zijn.

Schiphol zegt zelf tegen de Limburgse politiek: mochten wij daartoe over willen gaan, dan moet er wel eerst een oplossing zijn voor bijvoorbeeld kosten die nog gemaakt

moeten worden op de luchthaven om achterstallig onderhoud aan de baan et cetera op te pakken. Dat is het vraagstuk dat nu in de eerste plaats bij Limburg ligt. Daarna komen er een aantal rollen van het Rijk in beeld, waaronder rond de juridische besluitvorming over Maastricht Aachen Airport, de wijze waarop we kunnen helpen bij de participatie vanuit de omgeving, maar wellicht ook in het kader van hoe we kunnen helpen -- maar dat is geen structurele financiële steun -- bij het aanpakken van de hinder in de omgeving en het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Mooier kan ik het helaas niet maken. Maar aan alle kanten proberen we binnen onze bevoegdheden wel te doen wat we kunnen doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik had een heel specifieke vraag die niet beantwoord is.

De **voorzitter**:

Ja, maar dit is al de zoveelste keer dat er gewoon doorheen wordt gepraat. U heeft niet het woord. We hebben met elkaar afspraken gemaakt. U heeft mij gevraagd deze vergadering te leiden. De eindtijd is 17.00 uur. Daar zijn we nu al vijf minuten overheen. Dus ik ga deze vergadering afsluiten met de toezeggingen.

Nou, één zin dan, minister.

Minister **Harbers**:

De vraag was of er geen contact met het ministerie is geweest over Lelystad. Schiphol heeft ambtelijk aangegeven dat het overweegt in beroep te gaan. Althans, Lelystad Airport heeft dat via Schiphol aangegeven. Dat is ter kennisgeving aangenomen. Ikzelf zag vanmiddag ook pas op het nieuws dat ze dat daadwerkelijk hebben gedaan.

De **voorzitter**:

Goed. Dan dank ik de minister voor zijn beantwoording in de tweede termijn. Ik noteer de toezeggingen, met dank aan de griffie. Luistert u goed mee.

- De Kamer zal frequent worden geïnformeerd over de voortgang van de acties die Schiphol onderneemt om de problemen aan te pakken, inclusief overplaatsing van vluchten.

- De minister zal in het beleidskader netwerkkwaliteit ook het aantal vliegbewegingen en het model van de hubluchthaven dat Schiphol hanteert, meenemen. Dat is een toezegging aan de heer Boucke.
- Een dezer dagen ontvangt de Kamer een brief over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de motie-Graus over Maastricht Aachen Airport. Die brief is verstuurd, hoor ik. Dan zullen we deze schrappen.
- Binnen twee weken ontvangt de Kamer een brief over de uitvoering van de motie-Van der Molen over de wijze waarop omwonenden eerder worden betrokken bij de ontwikkeling van Schiphol. Dat is een toezegging aan de heer Van der Molen.
- De Kamer wordt geïnformeerd zodra er een formeel verzoek komt over de vermindering van het aantal afhandelaarsbedrijven. Dat is een toezegging aan de heer Alkaya.

Het lid Koerhuis heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

We zijn over de tijd heen, maar als een van de toezeggingen niet klopt, dan hoor ik het graag. De heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik meende de minister ook nog te horen zeggen dat er binnenkort ook een brief komt in het kader van die zeer zorgwekkende stoffen. Hij maakte er gewag van dat het misschien wel meer zou zijn dan ik zou durven hopen. Ik zag dat ook als een soort toezegging.

Minister **Harbers**:

Ik meen die toezegging al eerder gedaan te hebben, ook in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Het is dus ook invulling van wat ik eerder aan de Kamer heb gemeld.

De **voorzitter**:

Ik krijg ook een bevestiging van de griffier daarover.

Als we daarmee de toezeggingen goed hebben genoteerd, dan zijn we aan het einde van deze vergadering gekomen. Ik dank de minister, zijn ondersteuning, de griffie en de collega's voor hun aanwezigheid. Dank u wel.

Sluiting 17.08 uur.