

2

Vragenuur: Vragen Boucke

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 12.3 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Boucke aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Stukken: Den Haag verzuimde in te grijpen in Schiphol-crisis"**.

De voorzitter:

Aan de orde is het mondelinge vragenuur. Ik heet van harte welkom de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de woordvoerders in de zaal, de mensen op de publieke tribune en de mensen die op een andere manier het mondelinge vragenuur volgen. Ik geef het woord aan de heer Boucke van D66. Hij heeft een vraag aan de minister over het bericht "Stukken: Den Haag verzuimde in te grijpen in Schiphol-crisis". Het woord is aan de heer Boucke van D66.



De heer Boucke (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dit is de zoveelste keer dat er wordt gesproken over de puinhoop op Schiphol. De minister lijkt niet in controle te zijn. Hoe is het zo ver gekomen? De luchthaven die een bedrijfsmodel hanteert van goedkoop, goedkoper, goedkoopst, is gedoemd om in een situatie terecht te komen als die we vanaf april hebben kunnen meemaken. Het is een ellende voor de mensen die daar werken, voor de arbeidsomstandigheden en voor de mensen die vanaf Schiphol willen reizen. Schiphol is afgegleeden van nationale trots naar een plek die vakantiegangers en werknemers maar liever vermijden.

De Telegraaf suggereert: de minister stond erbij en keek ernaar. Dat roept de vraag op of de minister wel controle heeft over de situatie. In een eerder debat in deze Kamer wierp ik die vraag op. Ik lees dat er paniek was op het ministerie en het ministerie totaal overvallen werd door de chaos. Ik lees dat het ministerie later verregaande opties overwoog, maar de minister alleen maar in gesprek ging. Het lijkt er dus sterk op dat de minister geen grip heeft op Schiphol. Ik heb een paar vragen daarover. Wat moet er gebeuren om het ministerie weer in controle te laten zijn? Hoe voorkomen we dat het ministerie weer overvallen wordt? Hoe gaat de minister de controle over Schiphol en zijn ministerie herpakken?

Voorzitter. Uit dit alles zien we dat deze groei en de race to the bottom niet houdbaar zijn. We moeten inzetten op kwaliteit, goed werkgeverschap en een toekomstbestendige luchthaven die weer een nationale trots kan worden. D66 vindt dat hier een CEO bij hoort die veel doet aan de leefbaarheid, de luchtvaart verduurzaamt, een goed werkgever is en ervoor zorgt dat de luchthaven kwalitatief goed is. Is de minister dat met mij eens? Is de minister bereid om bij de aanstelling van een nieuwe CEO te zorgen dat het profiel van deze persoon recht doet aan de uitdagingen die Schiphol kent?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de minister.



Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik ga in op de beide vragen van de heer Boucke. Laat ik even in een paar woorden een reactie geven op de inleiding die hij bij de vragen geeft. Het klopt dat in april en eind mei er sprake was van chaos en men overvallen was. Dat men overvallen was, gebeurde in eerste instantie op Schiphol zelf. Dat begon met een staking van de grondafhandeling. Na een week of wat bleek het probleem veel structureler te zitten bij de security. Daar hebben wij, als ministerie, ons van meet af aan mee bemoeid. Wij zijn in gesprek gegaan met Schiphol om te kijken wat daaraan te doen zou zijn.

Het tweede uit de inleiding van de heer Boucke was dat het een luchthaven is die goedkoop, goedkoper, goedkoopst moest zijn. Ik heb eerder in Kamerdebatten aangegeven dat dat misschien in het verleden zo mag zijn geweest, maar dat dat niet de insteek van dit kabinet is. Wij, mevrouw Kaag en ik, hebben van meet af aan aangegeven dat het oplossen van dit probleem geld gaat kosten en die kosten er niet toe doen. Dit probleem moet uit de wereld, zeker voor de reputatie van Schiphol elders in de wereld.

Wat te doen om weer in controle te komen? Het is vooral zaak dat Schiphol in controle komt en blijft. Daar hebben wij voortdurend aandacht voor gevraagd bij Schiphol. De luchthaven moet komen met operationele oplossingen. Vanuit het ministerie van IenW zie ik erop toe dat daarmee de exploitatie weer in normaal vaarwater komt. De minister van Financiën doet dat vanuit de aandeelhoudersrol en samen werken wij daar eendrachtig in samen. Als extra stap hebben wij een maand of twee geleden besloten om de aangekondigde evaluatie van Schiphol niet alleen door Schiphol zelf te laten doen. Het ministerie zal daar ook over de schouder meekijken, zodat alle vragen die gesteld moeten worden, naar boven komen. Die evaluatie zal ons mogelijk nog meer leren over wat er verder zal moeten gebeuren.

Ik denk dat de heer Boucke een hele goede schets geeft van wat de nieuwe CEO van Schiphol straks te wachten staat. Ik ben als volgt geïnformeerd. De raad van commissarissen is bezig om het profiel af te ronden en daarover in verbinding te gaan met de aandeelhouder, de minister van Financiën. Ik hoop eerlijk gezegd dat ze daar ook haast mee maken. Er is namelijk snel een nieuwe CEO nodig die binnen de denkwijze die de heer Boucke en ik delen, de problemen op Schiphol verder te lijf gaat.

De heer Boucke (D66):

Dank aan de minister voor de beantwoording van mijn vragen. Waar ik mee zit, is dat ik wil weten hoe het gekomen is. De minister geeft aan: in april en mei zijn we overvallen. Mijn vraag aan de minister is: kan hij een duidelijke tijdlijn geven van hoe dat gelopen is? Hoe heeft het ministerie gereageerd op de situatie waarmee het geconfronteerd werd? Kan hij de Kamer daar per brief over informeren? Dat wil ik, zodat hiervan geleerd wordt. Zo kunnen we voorkomen dat het weer gebeurt. Ik vind het belangrijk dat de Kamer haar controletaak op dit punt goed kan uitvoeren.

Ik vind het ook belangrijk dat de minister aangeeft wat het ministerie anders gaat doen dan de afgelopen maanden

om te voorkomen dat dit weer gebeurt. Dat is mijn tweede vraag.

Ten derde ben ik heel blij dat de minister aangeeft dat de punten die ik noemde — dat waren een kwalitatief goede luchthaven, leefbaarheid, verduurzaming en goed werkgeverschap — in het profiel van de nieuwe CEO gewaarborgd zijn. Kan de minister toezeggen dat het kabinet die specifiek als eis stelt aan Schiphol bij de aanstelling van een nieuwe CEO?

Minister Harbers:

Ik wil even bij de laatste vraag beginnen. Dat is exact wat ik halverwege september in het commissiedebat over vliegveiligheid heb aangegeven. Goed werkgeverschap en goede arbeidsomstandigheden zijn van cruciaal belang om de operatie op Schiphol in de toekomst goed te laten verlopen. Dat is breder dan alleen goed werkgeverschap. Het begint namelijk niet alleen bij het goed werkgeverschap van Schiphol naar zijn eigen medewerkers, maar het gaat ook om goed werkgeverschap naar alle partijen die op Schiphol actief zijn.

Dan de tijdlijn. Ik zou haast zeggen: 323 bladzijden Woorzorg is de meest complete tijdlijn die op internet te raadplegen is. Ik heb uw Kamer een aantal keren geïnformeerd — dat heb ik gedaan bij schriftelijke vragen, mondelinge vragen en commissiedebatten — over alle stappen die we daarbinnen hebben gezet. Daarbij hebben wij, mevrouw Kaag en ik, permanent aandacht gevraagd voor het niet nalaten van welke maatregel dan ook die ertoe kan helpen om de operationele problemen op te lossen.

Dan komt ook in beeld wat in de krant stond als "nucleaire optie". Meteen in het begin hebben wij in kaart laten brengen welke stappen we kunnen nemen, zowel vanuit de verantwoordelijkheid van de exploitatie als vanuit de aandeelhoudersrol. Je hebt een escalatieladder bij de exploitatie, beginnend bij het in gesprek gaan en het aandringen op maatregelen tot aan het intrekken van de aanwijzing. Dat is ook in het onderlinge verkeer "de nucleaire optie" genoemd. Als je de exploitatievergunning intrekt, dan heb je de volgende dag geen exploitant meer van de luchthaven.

Maar er zit ook een tweede laag aan, namelijk: dit is zo'n kardinale beslissing dat wij onszelf beraden op de vraag of er nog tussenvormen te bedenken zijn die we nu niet hebben in de wet- en regelgeving, om in zo'n voorkomend geval als de boel finaal uit de hand loopt, nog verder te kunnen ingrijpen. Dat is eigenlijk ook mijn grootste doel met de evaluatie die we voor het eind van het jaar krijgen. Ik vraag mezelf af: hoe heb je in de toekomst bij zo'n situatie meer handelingsvermogen dan nu? De belangrijkste handeling daarbij is het intrekken van de exploitatievergunning. Dat is echter echt een vergaande stap. Die kun je overigens ook alleen zetten als je het beeld hebt dat maatregelen die tot een oplossing zouden kunnen leiden, nagelaten worden door Schiphol.

Dat was echter niet het geval. Schiphol heeft tal van maatregelen genomen. Schiphol is daar voortdurend mee bezig geweest. De maatregelen hebben alleen niet meteen het beoogde effect. We zien ook dat dit niet het enige bedrijf is met tekorten op de arbeidsmarkt. We zien in de volle

breedte van de arbeidsmarkt dat bedrijven in de knel komen omdat ze te weinig medewerkers hebben.

De heer Boucke (D66):

Nogmaals dank aan de minister voor de beantwoording van de vraag, maar ik wil teruggaan naar mijn eerste vraag. Ik denk dat het voor de Kamer wel belangrijk is dat we een feitenrelaas hebben: een duidelijke tijdlijn van hoe het ministerie heeft gereageerd op de incidenten en de chaos die ontstaan is. Ik wil dus graag een brief aan de Kamer waarin daar meer helderheid over komt, ook omdat het beeld dat De Telegraaf neerzet slechts één beeld is. Als dat het juiste beeld is, dan zie ik dat graag bevestigd in de stukken, de brief, die de minister ons zal sturen. Als dat niet zo is, dan lees ik dat ook heel graag. Het is belangrijk om dat scherp te hebben.

Voorzitter, tot slot. Het is belangrijk dat wij naar een luchthaven toegaan die kwalitatief goed opereert, die de duurzaamheidsopgave die we hebben serieus neemt. Daarom doe ik de oproep om alles in het werk te stellen om een CEO aan te nemen die die toekomstagenda heel duidelijk in het vizier heeft.

Minister Harbers:

We zullen kijken of we de tijdlijn zoals de heer Boucke die schetst op overzichtelijke wijze in beeld kunnen brengen, met name de belangrijkste momenten en de wijze waarop die verlopen zijn. Het simpelweg volgen van nota's in een Wob-procedure geeft ook niet altijd het volledige beeld. Daarom zijn we zeker bereid zo'n feitenrelaas zoals de heer Boucke dat schetst te verstrekken. Om een voorbeeld te noemen, in zo'n nota staat dat het dividend aan de orde zou komen. Dat is meegegeven in een gespreksnota, maar niet in dat overleg op die manier naar voren gekomen. Mevrouw Kaag en ik hebben ons op dat moment, 13 juni, namelijk bij het standpunt gehouden dat we al wekenlang uitdroegen: kosten zijn nu niet het probleem. Dat betekent dat je de portemonnee trekt. Dat is ook precies wat wij toestaan of nodig achten om de problemen op Schiphol op te lossen. We zullen ook in dat opzicht gewoon een compleet feitenrelaas verstrekken.

De voorzitter:

Dank u wel, ook dank aan de heer Boucke. Er is een aantal vervolgvragen. Houd deze graag kort en bondig, want anders ga ik u weer hinderlijk onderbreken. Allereerst de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

In alle eerlijkheid, de vraag van regeringspartij D66 leidde een beetje af van waar het eigenlijk over zou moeten gaan: dat laatste punt. De minister heeft namelijk in de Kamer altijd gezegd: "Geld doet er niet toe. De winstuitkering van Schiphol aan het Rijk, het ministerie, doet er niet toe." Maar achter de schermen lijken ze iets anders te hebben gezegd, namelijk dat de dividenduitkering niet mag sneuvelen. Ontkent de minister dat hier of zegt hij: nee, dat is op 13 juni wel ter sprake gekomen, maar daar zijn we later op teruggekomen?

Minister Harbers:

Even voor de precisie: bij de stukken die gepubliceerd zijn, zit een gespreksnota van de ambtenaren van lenW aan mij, als voorbereiding op de thema's die in het gesprek aan bod zouden komen. Daarin is genoemd: het ministerie van Financiën zal aandacht vragen voor de dividenduitkering. Maar als je dat stuk leest, dan zie je in de regels daarvoor dat dat geen thema was dat ik aan de orde zou stellen. Ik was er wel op voorbereid dat dat misschien vanuit Financiën naar voren zou komen. Laten we één stap verder gaan en kijken hoe de minister van Financiën is voorbereid. Zij heeft meegekregen dat de kosten en de opbrengsten van de luchthaven natuurlijk wel in evenwicht moeten zijn voor een structurele oplossing op de lange termijn en dat het met name zaak was om aandacht te vragen voor de tarieven. Het maakt mij niet uit dat er heel kort en gecompri-meerd iets aan mij is verteld over het dividend, want dat was geen punt dat ik in zou brengen in de vergadering.

Hoe is het overleg daadwerkelijk verlopen? Je krijgt allebei een gespreksnota mee ter voorbereiding op het gesprek. In het gesprek heeft ook mevrouw Kaag aangegeven: "U zult begrijpen dat wij ambtelijk allerlei zaken meekrijgen over hoe het moet met de financiën, maar ik ga daar even aan voorbij, want op dit moment telt voor ons alleen maar dat het probleem op Schiphol opgelost moet worden. Dat betekent dat je de portemonnee moet trekken, maar over het dividend maken we ons op dit moment niet druk, want je hebt niks aan een luchthaven die door zijn hoeven zakt en daardoor op langere termijn sowieso minder dividend oplevert." Dat is wat er feitelijk in het gesprek gewisseld is en dat is ook volledig in overeenstemming met de uitlatingen die ik in die periode in de Kamer heb gedaan en met wat mevrouw Kaag een week later letterlijk in de Kamer heeft gezegd. Ze zei: op dit moment maakt het dividend niet uit; het probleem moet vooral opgelost worden.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik had dezelfde vraag als collega Alkaya. Laat ik even de stap maken naar de actualiteit. Dit stuk laat zien hoe deze minister en het ministerie aan het begin van de crisis hebben geworsteld met hoe het is gegaan. Maar we zitten nog altijd met dezelfde problematiek. Terugkijken is verstandig, maar ik zou deze minister graag willen vragen wat er nu dan wordt gedaan om ervoor te zorgen dat deze minister, de minister van Financiën en de ministeries niet meer in verlegenheid handelen, maar per dag weten hoe de vlag erbij hangt. Dan kunnen zij ook per dag overwegen of er ingegrepen moet worden of niet.

Minister Harbers:

Dat doen wij bij de eerste stap van zo'n escalatie. Je laat je dan voortdurend informeren door Schiphol. Dat hebben wij doorgezet. Aanvankelijk zouden wij wekelijks rapportages krijgen. Dat zou aan het eind van de zomer stoppen. Vanwege het feit dat de problemen in september niet gestopt waren — integendeel, ze verergerden nog — hebben wij de rapportages doorgezet. Die informatie gebruiken we dus ook om Schiphol te bevragen, om na te gaan of daar alle maatregelen genomen zijn en of er nog meer gedaan kan worden. Dat heeft er recent, een paar weken geleden, toe geleid dat Schiphol opnieuw meer geld uittrekt voor het betalen van de beveiligers. Dat is een maatregel waarvan zowel Schiphol als de beveiligers op dit moment

zeggen dat er meer beveiligers mee gekregen moeten worden. Maar wij blijven daar vanzelfsprekend bovenop zitten om te kijken of het de komende weken ook lukt om de problemen daarmee ook structureel boven water te krijgen en de operatie op Schiphol weer normaal te laten verlopen. Wij blijven daar dus op sturen. Aanvullend daarop hebben wij over de evaluatie, die helemaal in het begin nog aan Schiphol werd gevraagd, aan het eind van de zomer gezegd dat wij daar ook op mee gaan sturen. We gaan ervoor zorgen dat in ieder geval alle vragen naar voren komen. Uit die evaluatie komen uiteindelijk mogelijk nog meer aanbevelingen die wij dan ook weer ter harte zullen nemen.

De heer Koerhuis (VVD):

We wisten dat Schiphol was overvallen door de forse inhaalvraag naar vliegen na corona en de forse bevolkings-groei ten opzichte van voor corona. Maar het is nieuw dat ook het ministerie is overvallen. Ik zou de minister toch echt willen vragen om nu de regie te pakken op het concentreren van die lijnvluchten van de KLM en de luchtvracht op Schiphol, en op het spreiden van de vakantievluchten en de prijsvechters over regionale vliegvelden. We hebben het vaak gehad over Groningen, Maastricht en Weeze, maar ik zou ook Rotterdam daaraan toe willen voegen. Wil de minister nu eindelijk die regie pakken?

Minister Harbers:

Waar het gaat om de regie over de operationele problemen op Schiphol, is het in eerste instantie Schiphol dat aan zet is. Maar wij sturen vanuit het ministerie, zeker ambtelijk en ikzelf ook van tijd tot tijd, voortdurend mee. Wij proberen er alles aan te doen om dat lek boven te krijgen. De vragen die de heer Koerhuis er nu aan verbindt, over het voorrang geven aan lijnvluchten en vrachtluchten en de positie van regionale luchthavens, liggen op dit moment niet binnen mijn mogelijkheden. We hebben daar vorige week in een commissiedebat nog behoorlijk uitvoerig over gedebatteerd. Ik heb vorige week uitvoerig aangegeven waarom dat niet mogelijk is in de huidige slotverordening.

Dat laat onverlet dat wij, ook al vanaf het begin van deze chaos op Schiphol, in mei, wel vanuit het ministerie allerlei vragen hebben gesteld om te kijken of het een oplossing zou kunnen zijn. Wij hebben contact gehad met de regionale luchthavens en gevraagd of ze vluchten zouden kunnen overnemen. Eindhoven kan dat beperkt. Rotterdam heeft geen mogelijkheden omdat het geen slots en ook geen milieuruimte vrij heeft. We hebben dus contact gehad, maar het bleek niet altijd te werken. Dat geldt ook voor allerlei andere vragen die toen vanuit de Kamer en vanuit de samenleving overal terecht werden gesteld. We hadden daarvan vaak het vermoeden dat het waarschijnlijk niet ging lukken, maar we hebben die vragen allemaal wel gesteld. We hebben geïnformeerd bij de NCTV en bij Defensie of het leger ingezet zou kunnen worden. Het antwoord was nee. Ik begrijp dat ook volkomen. We hebben het rijksbeveiligingsbedrijf gebeld of daar nog mensen over waren. Het antwoord was nee. Wij zijn wel alle mogelijke en onmogelijke opties ook zelf vanuit het ministerie nagegaan. Dat hoort ook bij regie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Keer op keer wordt duidelijk dat het kabinet gewoon geen regie heeft over de manier waarop Schiphol functioneert. Dat was duidelijk toen de Kamer en de minister overvallen werden door het vertrek van Benschop, en dat beeld wordt nu eigenlijk bevestigd door deze gewobde stukken. De minister zegt hier eigenlijk: er lag een ambtelijk advies over sturen op dividend, maar dat hebben we gewoon niet aan de orde gesteld in dat gesprek op 13 juni. Dan is mijn vraag: waaruit blijkt nou dat deze minister én de minister van Financiën wel degelijk als doel hebben gehad om niet te sturen op dividend en wel te sturen op fatsoenlijk werkgeverschap? Waaruit kan ik dat opmaken?

Minister Harbers:

Eerst even iets over het begrip "overvallen". Ik denk dat één bedrijf overvallen was, en dat was Schiphol. Het begon bij de staking van de grondafhandeling en mondde na een dag of vier, vijf uit in een structureel probleem bij de beveiliging. Op die basis zijn de twee ministeries wel gelijk in actie gekomen. Uit dit Wob-verzoek kwam ook dat er de hele dag vele berichten heen en weer gingen over de vraag hoe we hier konden handelen en dat alle mogelijke opties zijn verkend. Twee weken daarna, op 13 mei, heb ik een brief gestuurd aan de Kamer waarin ik aan de Kamer rapporteerde welke opties er mogelijk zouden kunnen zijn, bijvoorbeeld die van een aanwijzing, maar ook dat wij daar op dat moment om goede redenen nog niet voor hadden gekozen.

Wat betreft dat gesprek: het was geen ambtelijk advies; het was een mededeling aan mij dat het ministerie van Financiën het dividend in zou brengen. Dat was een kort-doorde-bocht-mededeling aan mij, zodat ik niet verrast zou zijn als het daarover ging. Maar wat het ministerie van Financiën feitelijk had opgeschreven, was eigenlijk een veel bredere mededeling, namelijk: "We moeten op de langere termijn goed kijken. Als de kosten structureel omhooggaan, zul je dat wel terug moeten verdienen in tarieven, want dat is het enige instrument dat Schiphol heeft. Pas daarachter komt de winstgevendheid en pas daarachter komt het dividend." U kunt uit al onze publieke uitingen, zowel die van minister Kaag als die van mij, opmaken dat wij niet op die manier in de wedstrijd zaten. Ook in het artikel in De Telegraaf van zaterdag laat minister Kaag desgevraagd weten dat ze zich niet herkent in het beeld dat wij überhaupt op dividend zouden sturen. Korte tijd daarna heeft ze hier in de Kamer ook gezegd: ik stuur niet op dividend. Bij de publicatie van de jaarcijfers van Schiphol is ook aangegeven dat wij ons realiseren dat dividend er de komende jaren waarschijnlijk niet in zit.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De realiteit is dat Schiphol op dit moment geen fatsoenlijke werkgever is en dat we twee ministers hebben die daar eigenlijk onvoldoende bovenop zitten. Mijn vraag blijft dus staan. Waaruit kan ik, als Kamerlid, opmaken dat hier al tijden gestuurd wordt op fatsoenlijk werkgeverschap en niet op uitkering van dividend?

Minister Harbers:

Dan blijven we heen en weer praten, omdat ik al sinds januari, sinds ik in deze functie zit, zeg: voor mij hoeft Schiphol geen lowcostluchthaven te zijn, als het dat ooit al

is geweest. Het is een feit dat Schiphol in Europa geen lowcostluchthaven meer is; het zit ergens in de middenmoot qua tarieven. Ik wil het volgende in herinnering brengen: ik heb op meerdere momenten aangegeven dat we erop aandringen dat er ingegrepen moet worden, dat de grondafhandeling fatsoenlijk georganiseerd moet worden en dat er te veel grondafhandelaren zijn. Ik ben heel blij dat Schiphol dat in september eindelijk zelf heeft geconstateerd, maar vanuit dit kabinet en het vorige kabinet hebben we daar al tijden op aangedrongen. Onder het vorige kabinet is een jaar geleden al een werkgroep ingesteld om met Schiphol na te gaan hoe de grondafhandeling verbeterd kan worden, met het oog op de arbeidsomstandigheden van de medewerkers daar. Hetzelfde geldt voor het hele vraagstuk van investering, waarbij wij vanuit het kabinet keer op keer hebben gezegd: zorg dat jij een goede werkgever bent, maar zorg vooral ook dat de andere bedrijven die daar actief zijn een goede werkgever zijn; dat zal waarschijnlijk betekenen dat je meer moet gaan investeren in plaats van uitbesteden.

De heer Van Raan (PvdD):

De minister heeft gelijk. Schiphol was de enige die overvallen was. Dat is ook niet zo raar, want als je blind bent voor de impact die luchtvaart heeft op het klimaat, de leefomgeving en de veiligheid, als je opereert zonder vergunningen en als je stelselmatig de overlast en de vervuiling negeert, dan is het logisch dat je je overvallen voelt. Ik heb de volgende vragen. Wordt de luchtvaart nog steeds, zoals de voorganger van deze minister zei, behandeld als een gewone, normale bedrijfstak? Of mag de luchtvaart, en Schiphol dus ook, zich nog steeds allerlei vrijheden veroorloven, bijvoorbeeld opereren zonder een natuurvergunning?

Minister Harbers:

Er zitten heel veel elementen in de vraag van de heer Van Raan. Het bedrijf is waarschijnlijk overvallen door de mate van herstel na covid. Beide scenario's werden niet alleen nationaal, maar ook internationaal voor de luchthavens gehanteerd, omdat op heel veel luchthavens in de wereld op dat moment vergelijkbare problemen waren.

Ten aanzien van de andere problemen breng ik een paar dingen in herinnering. Voor de zomer heb ik aangegeven dat het aantal vluchten op Schiphol verminderd zal worden. Wat de natuurvergunning betreft, de heer Van Raan weet dat het vorige kabinet Schiphol al heeft opgedragen om een natuurvergunning aan te vragen en er alles aan te doen om ervoor te zorgen dat het qua stikstofruimte gaat passen op Schiphol. Verder zie je dat er ook in Europa aandacht is voor het opereren als een normale bedrijfstak, in het kader van Fit for 55.

Het enige ingewikkelde aspect hierbij is nog de internationale context, waarbij een aantal criteria voor de luchtvaart niet nationaal en zelfs niet op Europees niveau maar op wereldschaal vastligt. Maar ik stel met tevredenheid vast dat je twee weken geleden op de laatste wereldluchtvaartconferentie van ICAO kon zien dat de hele wereld zich in een duurzame richting beweegt en dat er nu voor de luchtvaart wereldwijd een net-zero doel voor 2050 is vastgelegd.

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

Ik aarzel even of ik een persoonlijk feit wil maken. De vraag was: klopt het dat de voorganger van deze minister gezegd heeft dat de luchtvaart zich als een gewone sector moet gedragen? Ik heb helemaal geen behoefte aan reclamepraatjes over de luchtvaart, die misschien het mooiste jongetje in de smerigste klas is. Dus ik zou graag willen dat de minister antwoord geeft op de vraag. Daarna heb ik nog een vraag.

De **voorzitter**:

Misschien een tip: als u kort en krachtig een vraag stelt, kunt u misschien ook een kort en krachtig antwoord krijgen. Het was een uitgebreid verhaal.

Minister **Harbers**:

Het was inderdaad een uitgebreid verhaal, maar ik meen voorbeelden te hebben gegeven waaruit blijkt dat we de luchtvaart in allerlei aspecten als een normale bedrijfstak behandelen. Er is ook geen verschil in kabinetsopvatting met het vorige kabinet. Dus ja, de luchtvaart is een gewone bedrijfstak, met alle uitdagingen van dien die alle bedrijfstakken in de wereld hebben om te verduurzamen, om veiliger te worden, om een natuurvergunning te krijgen, et cetera.

De **voorzitter**:

Het werkt dus: kort en krachtig.

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

Ja, een gewone sector.

De **voorzitter**:

Ja, uw vraag.

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

We weten ook dat er voor de gewone sector die luchtvaart is, in 2030 een CO₂-ruimte is van ongeveer 2,5 megaton.

Dat zijn ongeveer 150.000 vluchten. Wanneer kunnen we het krimpplan van deze minister zien om de luchtvaartsector binnen die grenzen te brengen?

Minister **Harbers**:

Nu komt er weer een ander aspect bij. Het kabinet heeft ervoor gekozen om het plafond voor Schiphol te vermindere(n) van 500.000 naar 440.000 vluchten. Dat is het besluit van het kabinet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan dank ik de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte voor zijn beantwoording.