

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 963

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 5 juli 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 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. 12 april 2022 inzake participatieproces Rotterdam The Hague Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 934);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2022 inzake regionale luchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 939).**

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: Graus
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Alkaya, Boucke, Goudzwaard, Graus, Van Haga, Koerhuis, Kröger en Van Raan,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.00 uur.

De voorzitter:

Ik heet iedereen van harte welkom bij dit commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, de snelste vliegenvlugge commissie van de Kamer. Of dat ook voor de leden geldt, kan ik u over drie uur vertellen. Allereerst heet ik iedereen van harte welkom: de mensen thuis, de mensen op de publieke tribune, die er gelukkig weer mogen zijn, de Minister en zijn gevolg, waarvan een deel achter andere deuren verscholen zit, en ook zeker alle Kamerleden, de leden der Staten-Generaal.

Ik stel voor een spreektijd van vier minuten met twee interrupties in tweeën of vier enkele interrupties, zoals u van mij gewend bent. Dat is eigenlijk altijd hetzelfde, maar ik noem het ook altijd op.

Meneer Van Haga is officieel geen lid van deze commissie, maar gaan we hem ook een spreekverbod opleggen, of vindt u het goed dat hij iets gaat zeggen? Ik zie alle leden instemmend knikken, dus meneer Van Haga, van harte welkom. Het moet, meneer Van Haga, want dit is een officieel iets; daarom maak ik er ook een grapje van.

We beginnen met meneer Koerhuis van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit en blijven doorvliegen. We moeten naar één luchthavensysteem in Nederland. Dit om luchthavens op elkaar af te stemmen, banen te behouden en vliegveiligheid en overlast aan te pakken.

Op luchtvaart zet ik in op twee punten. Nederlanders moeten gewoon kunnen vliegen. Na een jaar hard werken willen Nederlanders weer vliegen om op vakantie te gaan en familie en vrienden te bezoeken. Nederland heeft Schiphol als internationaal knooppunt van lijnvluchten nodig, zowel voor de bereikbaarheid als voor de bedrijvigheid en die 300.000 banen rondom Schiphol die daarvan afhankelijk zijn. Wat geldt voor Nederland en Schiphol, geldt ook voor de regio en regionale luchthavens. De regio heeft luchthavens nodig, zowel voor de bereikbaarheid als voor de bedrijvigheid. Regionale luchthavens willen koplopers worden voor elektrisch vliegen. Ik ben in dat kader blij met de bijna 400 miljoen bijdrage uit het Groeifonds. Dit is belangrijk voor de toekomst van korte vluchten, waarbij korte elektrische point-to-pointvluchten tussen regionale luchthavens steeds belangrijker zullen worden. Hoe kan de Minister regionale luchthavens hierbij ondersteunen? Voorzitter. Ik wil graag de vier grootste regionale luchthavens in dit debat langsgaan; ik ben er overigens ook fysiek langsgedaan. Rotterdam Den Haag is onze grootste regionale luchthaven en belangrijk voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Hoewel die luchthaven de beste vliegtijden heeft en niet vliegt tussen, naar ik begrijp, 23.00 uur 's avonds en 7.00 uur 's ochtends, lukt het helaas niet om met de omwonenden goede afspraken over vliegtuigen en vliegtijden te maken.

Eindhoven is onze tweede grootste regionale luchthaven en belangrijk voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio Eindhoven en voor vakantievluchten in Nederland. Die luchthaven is het wel gelukt om goede

afspraken met omwonenden te maken. Kan de Minister met bijvoorbeeld Eindhoven als goed voorbeeld een kader voor een participatieproces maken om goede afspraken met omwonenden te maken? Rotterdam Den Haag zou zo'n kader goed kunnen gebruiken, denk ik. Eelde is nu nog onze derde grootste regionale luchthaven en belangrijk voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland en voor de lesvluchten van de KLM. Ik wil dat Eelde ook belangrijk wordt voor vakantievluchten in Nederland. Wat mij betreft kan Eelde op lange termijn groeien naar de grootte van Eindhoven, van 200.000 naar 6 miljoen passagiers per jaar, als ik het precoronajaar 2019 als uitgangspunt neem.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks. Mevrouw Kröger, u was er net nog niet, maar we hebben twee interrupties in tweeën of vier interrupties. Dat u dat weet. Alstublieft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Klinkt helemaal goed, voorzitter. Ik sla even aan op de zin van de heer Koerhuis dat het niet gelukt is om goede afspraken te maken met omwonenden bij Rotterdam The Hague Airport. Dat lijkt me toch wel een eufemisme voor het feit dat omwonenden eigenlijk gewoon geschoffeerd zijn en dat de lokale politiek nu heeft gezegd: de manier waarop hier met mensen is omgegaan, kan echt niet. De essentie van het gesprek was dat er geen krimpscenario besproken kon worden. Omwonenden zeiden: wij willen meepraten, maar dan willen we ook dat uitgezocht wordt of Rotterdam The Hague Airport kan krimpen of sluiten en wat daar de baten van zijn. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat dat op tafel moet kunnen liggen, als hij de Minister vraagt om dat participatieproces weer op te tuigen?

De heer Koerhuis (VVD):

Allereerst de politiek daar. Volgens mij zitten ze daar midden in een collegevorming. Laten we dat even afwachten voordat we hierover conclusies trekken. Ik denk dat geluidsoverlast het belangrijkste is waar het voor omwonenden om gaat. Het gaat erom dat het geluid op lange termijn naar beneden gaat. U kent mijn standpunt hierover. Ik heb daar ook een motie over ingediend. Ik wil dat er stiller gevlogen wordt in Nederland, dus dat we stillere vliegtuigen gaan inzetten. Dat is volgens mij het doel. Via Rotterdam Den Haag gaan zo'n 52.000 vluchten per jaar. Daar vertrekken zo'n 2 miljoen Nederlanders op vakantie. Dat is ook belangrijk. De omwonenden ook; daarom zet ik me in voor schonere en stillere vliegtuigen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat is geen antwoord op mijn vraag. De heer Koerhuis zegt: het is belangrijk dat die omwonenden aan tafel zitten en dat er een serieus proces is met die omwonenden. Zij vragen één ding heel specifiek, namelijk dat er een krimpscenario berekend wordt. Is de heer Koerhuis het met mij eens dat we de Minister moeten vragen om dat mogelijk te maken, als we die mensen serieus nemen? Het is toch heel gek dat je alles met elkaar mag bespreken, maar dat er gezegd wordt dat krimp niet mag? Dat kan toch niet? Dat is toch geen serieuze, volwassen participatie? Dan neem je mensen toch niet serieus?

De heer Koerhuis (VVD):

Nogmaals, voorzitter ... Ik gaf volgens mij antwoord op de vraag, maar ik zal het nog een keer doen. Het gaat om de hoeveelheid geluid die wordt uitgestoten; laat ik het zo zeggen. En natuurlijk moeten we kijken naar de krimp van de uitstoot van geluid, zoals ik het dan maar noem. Natuurlijk moet dat op tafel liggen. Het punt dat ik hier maak, sinds ik woordvoerder

ben, is dat we in Nederland moeten vliegen met stillere en schonere vliegtuigen. Daarom heb ik ook gevraagd of we geen differentiatie van havengelden kunnen inzetten om te stimuleren dat vliegmaatschappijen in Nederland vliegen met stillere en schonere vliegtuigen. Dat is het krimpscenario dat ik graag op tafel wil zien. Maar als u het heeft over krimp van het aantal vliegbewegingen of krimp van het aantal passagiers: nee, de bevolking groeit en de economie groeit, dus ik denk dat we de luchtvaart daarmee moeten laten meegroeien.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. U kunt verdergaan met uw betoog. U hebt nog 1 minuut en 45 seconden.

De heer Koerhuis (VVD):

Als Eelde van 200.000 naar 6 miljoen passagiers per jaar gaat, kan Schiphol zich beter focussen op de hubfunctie en kan de bereikbaarheid van Noord-Nederland beter worden. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Hoe kan de Minister Eelde en Noord-Nederland hierbij ondersteunen? Op korte termijn heeft Eelde aangeboden om duizenden vakantievluchten van Schiphol over te nemen in de zomervakantie. Wat is daarvan de stand van zaken? De motie van mij, de heer Van der Molen en de heer Graus, die vraagt om te helpen onderzoeken hoe Eelde in de toekomst een goede businesscase kan krijgen, is aangenomen. Wat is hiervan de stand van zaken? Wat mij betreft onderzoeken we hierbij of Eelde structureel vakantievluchten van Schiphol kan overnemen en op lange termijn kan groeien naar de grootte van Eindhoven. Is de Minister bereid om dit mee te nemen in het onderzoek? Eelde wil graag dat Schiphol het belang van Friesland Bank in de luchthaven overneemt. Dit zou een goede stap zijn om naar één luchthavensysteem in Nederland te gaan. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan?

Maastricht is onze vierde grootste regionale luchthaven, die belangrijk is voor de bereikbaarheid van Limburg en voor vrachtluchten in Nederland. Maastricht heeft aangeboden om honderden vakantievluchten van Schiphol over te nemen in de zomervakantie. Wat is hiervan de stand van zaken? De provincie Limburg heeft vorige week aangekondigd om 47 miljoen te investeren en gaat de Minister vragen om te helpen onderzoeken hoe Maastricht in de toekomst een goede businesscase kan krijgen en of Maastricht een bijdrage voor leefbaarheid kan krijgen uit de terugsluis van de vliegbelasting. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis namens de VVD. Dan is nu het woord aan meneer Van Haga namens de Groep Van Haga. Meneer Van Haga moet zich binnen anderhalf uur verontschuldigen, want dan heeft hij nog een plenair debat. Als u dadelijk naar buiten rent, weten de mensen wat de reden daarvan is.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Ja, want vuurwerk is ook belangrijk.

Voorzitter. BVNL is een groot voorstander van vliegen. Het is een prachtige manier om je te verplaatsen van A naar B en de Nederlandse luchtvaart is een hoogwaardige sector die we moeten koesteren. Als linkse politici liever willen wandelen en fietsen, moeten ze dat vooral doen, maar laten we mensen die privé of zakelijk willen vliegen, niet lastigvallen met al die bureaucratische onzin.

Voorzitter. De chaos op Schiphol is onacceptabel en geheel te wijten aan slechts management. BVNL heeft geen enkel vertrouwen in een goede afloop deze zomer, ondanks het gesloten akkoord tussen Schiphol en de vakbonden. We moeten nu zoeken naar oplossingen. BVNL heeft al

opgeroepen om het leger in te zetten en te kijken naar het aan het werk zetten van werklozen, maar deze ideeën stuiten continu op een kafkaëske muur van verzet. Wat BVNL betreft is Schiphol te belangrijk voor de Nederlandse economie om zo te grabbel te gooien. Op lange termijn moet Schiphol dus gewoon kunnen doorgroeien, uiteraard met inachtneming van het feit dat moderne vliegtuigen minder belastend zijn voor de omgeving. Maar we moeten de stikstofhoax, Natura 2000-gebieden en andere bureaucratische papieren problemen niet de oorzaak laten zijn van de teloorgang van onze luchtvaartsector. Laten we dus meedenken. Dan kunnen de regionale luchthavens enorm bijdragen aan de oplossing van dit overheidsfalen.

Voorzitter. Regionale luchthavens zijn van groot belang voor Nederland. Ze kunnen Schiphol ontlasten. Ze dragen bij aan de werkgelegenheid en de bereikbaarheid van de regio, en goede bereikbaarheid is vaak ook een voorwaarde voor bedrijven die zich ergens willen vestigen. Daarom zou ik de Minister willen vragen of hij het ermee eens is dat regionale luchthavens inderdaad van groot belang zijn en een oplossing kunnen zijn bij het ontlasten van Schiphol. Wat gaat de Minister doen om die regionale luchthavens te stimuleren?

Voorzitter. Regionale luchthavens hebben een aantal problemen. Deze zijn voornamelijk financieel van aard. De luchthavens Eelde en Maastricht zitten in de problemen. Wat gaat de Minister hieraan doen? Graag voor zowel Eelde als Maastricht een apart antwoord. Voor Maastricht ligt er nu een plan, maar dat vraagt ook steun van de Minister. Ik vraag me af of hij hiertoe bereid is. BVNL krijgt signalen dat de Minister te weinig doet. Herkent de Minister deze signalen? Zo ja, wat gaat hij doen om dit beeld weg te nemen? Is er een optie om desnoods garant te staan voor investeringen en voor de risico's?

Voorzitter, dan Lelystad Airport. Het is van groot belang dat deze luchthaven zo spoedig mogelijk opengaat. Het is werkelijk onbestaanbaar dat de overheid zo langzaam opereert dat er nog steeds niet wordt gevlogen. Lelystad Airport kan wel 45.000 vluchten per jaar van Schiphol overnemen. De opening is keer op keer uitgesteld, terwijl het nagenoeg per direct in gebruik kan worden genomen. De stikstofregels zitten opening nu in de weg, maar iedereen weet dat stikstof geen enkel probleem is voor onze natuur. Sterker nog, stikstofoxiden zijn voedingsstoffen voor onze natuur, maar omdat wij zo dom zijn geweest om de EU te beloven dat we onze heidegebieden niet laten transformeren tot bossen, hebben we onszelf genadeloos in de voet geschoten. Is de Minister het met ons eens dat Lelystad zo spoedig mogelijk open moet? En gaat hij daar werk van maken door de luchthaven daarin met alle mogelijke middelen te ondersteunen? En misschien niet helemaal op zijn dossier, maar toch: is hij het ermee eens dat de stikstofhoax alleen een probleem op papier is? Zo nee, kan hij dan uitleggen wat het gevaar is van stikstofoxide, als dat neerslaat op een zandvlakte of heidegebied, ten opzichte van de luchtvaartindustrie?

Voorzitter, tot slot de nieuwe luchthavenbesluiten.

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

Prima dat de Groep Van Haga voor luchtvaart is. Daar heb ik geen enkel probleem mee. Ook prima hoe het debat wordt opgebouwd. Maar ik maak toch bezwaar tegen het woord «stikstofhoax». Op zich is de heer Van Haga natuurlijk vrij in het kiezen van zijn woorden, maar ik wil wel even markeren dat het begrip «hoax» gezien wordt als een uiting van bedrog. Sommigen gebruiken het als dog whistle, zodat anderen kunnen zien dat hier wat gebeurt. Dus ik zou de heer Van Haga willen vragen om het woord «stikstofhoax» niet te gebruiken. Hij kan misschien wel zeggen dat hij vindt dat stikstof geen probleem is; dat kan natuurlijk. Dat is geen enkel

probleem. Maar het begrip «hoax» ... Volgens mij hebben we in de Kamer afgesproken dat we dat soort termen achterwege zouden laten. Dank u wel.

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

Het is mij niet bekend dat «hoax» een verkeerd woord is. Inmiddels zijn we aan een hele waslijst van woorden toe die we niet meer mogen gebruiken in debatten. Maar ik was mij er niet van bewust dat «hoax» iets raars is. Je kunt het ook «stikstofschandaal» of «stikstofmisvatting» noemen, maar wat ik bedoel te zeggen, is dat stikstofoxide, nitrieten en nitraten geen enkel probleem zijn voor onze natuur. Sterker nog, dat zijn nutriënten. Als die depositie plaatsvindt op een zandgebied, een zandvlakte of een heidegebied, ontstaat er uiteindelijk bijvoorbeeld een eikenbos. Er zijn allerlei mensen in Nederland die denken dat we dan doodgaan van stikstof, maar dat is helemaal niet zo. Er komt een eikenbos omdat heide een transitiegebied is. Dat weet u ook. Maar we hebben ooit aan de EU beloofd dat we tot in lengte van dagen onze Natura 2000-gebieden zandvlakte en heide laten zijn, dus we mogen daarop geen stikstofdepositie laten plaatsvinden. Ik weet dat het een beetje buiten de orde van dit debat is, maar er is dus wel degelijk sprake van een stikstofhoax. Maar ik zal het voortaan misschien wat anders noemen. Zal ik gewoon verdergaan?

De **voorzitter**:

U mag verdergaan. U had nog ongeveer 45 seconden.

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

Dat is mooi. Maar ik ben blij dat ik toch de gelegenheid kreeg om dit even uit te leggen, want we zijn heel veel industrieën de vernieling in aan het helpen op een volstrekt verkeerde grondslag. Een van die grondslagen is stikstof.

Voorzitter, tot slot de nieuwe luchthavenbesluiten. BVNL juicht het toe dat belanghebbenden worden betrokken. Dat moet natuurlijk gewoon altijd gebeuren. Belangen moeten zorgvuldig worden meegewogen. Uiteindelijk dient de juiste afweging te worden gemaakt tussen groei en de belangen van de omgeving. Ik steun het pleidooi van mijn collega van de VVD helemaal: vliegen moet stiller en schoner. Maar we moeten niet doorslaan in de reductie van hinder en daarbij groei, banen en economie uit het oog verliezen. Is de Minister het daarmee eens? En houdt hij daar rekening mee bij de beoordeling van de aanvragen? Dat was het eigenlijk. Tot slot: ik moet eerder weg, maar stel dat de heer Koerhuis geen tweeminuten-debat aanvraagt, dan zou ik dat bij dezen willen doen.

De **voorzitter**:

Dat laatste kan officieel alleen in de tweede termijn.

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

Ja, maar ik ken u als een zeer barmhartig voorzitter. Maar ik ga ervan uit dat de heer Koerhuis het doet.

De **voorzitter**:

Ik ken ook de commissie. Er zal vast wel iemand zijn die een tweeminuten-debat aanvraagt. Geen zorgen daarover. Maar er is nog een interruptie voor u.

De heer **Boucke** (D66):

De heer Van Haga had het over bureaucratische onzin. Wat we daaronder verstaan, is voor ons allemaal misschien wel verschillend. Daarover heb ik een vraag aan de heer Van Haga. Maastricht Airport heeft 3.000 mensen die op 150 meter van de start- en landingsbaan wonen. Die ondervinden

heel veel overlast door vrachtvliegtuigen, op een luchthaven die zichzelf niet kan bedruipen. U bent van BVNL; dat suggereert toch een heel ondernemende inslag. Ondernemers willen geld verdienen en willen niet gesubsidieerd worden door de overheid. Vindt de heer Van Haga geluidsoverlast, en de overlast die mensen bij Maastricht Airport ondervinden, bureaucratische onzin of niet?

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

Nee, dat vind ik niet. Ik vind dat we de boel altijd in het belang van alle Nederlanders moeten proberen te organiseren. Als er overlast is, moeten we daar serieus naar kijken en moet die zo mogelijk worden weggenomen, maar dat moet wel altijd netjes worden afgewogen tegen de andere belangen. Bij Schiphol zie je dat heel duidelijk. Mijn moeder belt regelmatig naar Schiphol om te klagen, terwijl ze daar toch al 50 jaar heel prettig woont en juist daar is gaan wonen omdat het zo dicht bij Schiphol is. Ik vind het raar als je die belangen niet in ieder geval netjes tegen elkaar afweegt. Wat ik bureaucratische onzin vind, is inderdaad het hele stikstofverhaal waar ik net op doelde; misschien hebben we elkaar daarin verkeerd begrepen. We hebben in de EU verkeerde dingen afgesproken. Ik vind het hele gasdossier en het hele boerenuitkoopdossier ook bureaucratische onzin. Maar de belangen van omwonenden kun je nooit wegzetten als bureaucratische onzin.

De heer **Boucke** (D66):

Dank voor het antwoord. Ik heb een vervolgvraag aan de heer Van Haga. Hij vindt bereikbaarheid ook belangrijk, zei hij, en hij vindt dat die afweging gemaakt moet worden. Zou hij een voorstel steunen om te kijken wat we in plaats van Maastricht Airport kunnen doen, hoe we de bereikbaarheid van dat gebied anders kunnen organiseren op zo'n manier dat er minder overlast is terwijl het gebied wel bereikbaar blijft voor de omgeving?

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

De gebieden moeten op alle manieren bereikbaar zijn, maar we moeten ervoor waken dat we nu niet een soort implosie van onze hele luchtvaartsector bewerkstelligen doordat we nu opeens zeggen dat het allemaal heel smerig en vies en lawaaiig is. Nee, laten we gewoon zoeken naar technologische oplossingen om de luchtvaartsector verder te krijgen, door stillere vliegtuigen in te zetten en door het misschien zo te verdelen dat de zware vracht ergens anders naartoe gaat. Ik ben dus voor technologische oplossingen en niet voor het vernietigen van de luchtvaartsector.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Haga, en alvast veel succes dadelijk bij het debat, mocht u hier niet meer aan het woord komen.

Dan is nu het woord aan meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

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

En ik kan de heer Van Haga geruststellen: mocht de heer Koerhuis het vergeten, dan zal ik een tweeminutendebat aanvragen. En mocht ik het vergeten, dan ... Nou ja, goed.

Dank, voorzitter. Van wie is de lucht boven ons eigenlijk? Die vraag ligt ten grondslag aan alles wat we bespreken vandaag. Want welk recht hebben de luchthavens en de vliegmaatschappijen eigenlijk om mensen uit hun slaap te houden, de gezondheid te schaden en de klimaatcrisis te verdiepen? Waarom blijft deze regering dat zogenaamde recht zo snel weggeven aan de luchtvaartsector? Gaan we nou een fatsoenlijke natuurvergunning regelen? Gaan we stikstof reduceren? Gaan we de uitstoot van fijnstof en de hoeveelheid lawaai verminderen? Gaan we de

ongeveer 4 miljard kerosineverbranding per jaar aanpakken? Nee. De VVD vraagt om een debat om te zorgen dat we deze absurde situatie breder uitsmeren over het land. Voortaan mogen van de VVD alle inwoners van het land slaapproblemen ervaren door vliegtuiglawaai en longproblemen krijgen door fijnstof. Geen broodnodige krimp van de luchtvaart, maar luchtfitserij. En de Minister laat het in zijn brief van 31 mei over aan de regio's.

Even de feiten: er is geen natuurvergunning voor Schiphol, Rotterdam, Maastricht en Eindhoven. Er zijn luchthavenbesluiten nodig voor Rotterdam, Maastricht en Groningen. En er is geen enkele zichzelf respecterende industrie die zo massaal de wet ontduikt omdat de kabinetten-Rutte dat wel goed vinden. Waarom wordt er niet ingegrepen waar de benodigde vergunningen ontbreken? Dat is zo, omdat de Minister er geen zin heeft.

Laten we de economische rampgebieden eens aflopen. Maastricht Aachen Airport: geen vergunningen, € 400.000 om dakpannen bij omwonenden vast te schroeven en ruim 40 miljoen om de baan te renoveren. In het Limburgse parlement werd er besloten dat er voor het eind van dit jaar een realistische businesscase moet liggen, met een bijdrage van het Rijk. Acht de Minister een businesscase zonder een bijdrage van het Rijk realistisch? Kan hij beloven dat hier geen cent belastinggeld meer aan besteed wordt?

Dan Rotterdam The Hague Airport: geen vergunningen. Den Haag kan nauwelijks bouwen vanwege stikstof. Waarom denkt deze Minister dat een luchthaven tussen Rotterdam en Den Haag wél een natuurvergunning kan krijgen? Wat vindt de Minister van het feit dat de gemeente Rotterdam en haar bewonersvertegenwoordigers uit het participatieproces zijn gestapt, omdat het alleen maar drie groeiscenario's omvatte? Is de Minister bereid het gevraagde krimpscenario alsnog op te dragen of moeten de burgers dat zelf ontwikkelen en bekostigen? Klopt het dat geen Ivb kan worden genomen, indien het participatietraject niet deugdelijk is belopen?

Groningen Airport Eelde: deze luchthaven had uiterlijk op 1 november 2014 een luchthavenbesluit moeten hebben en dat heeft die niet. Nu moet dat er op aandringen van de Raad van State uiterlijk in 2024 liggen. Kan de Minister aangeven waarom hij een bedrijf dat jarenlang geen stappen heeft gezet om het papierwerk op orde te krijgen, nog zo veel tijd wil geven? Kan de Minister na een flinke tik op de vingers gekregen te hebben van de Raad van State, überhaupt wel ruimte geven voor meer vluchten op Groningen Airport? Graag een duidelijk antwoord.

Dan Eindhoven Airport: geen vergunning. Met Natura 2000-gebieden op 3, 15 en 30 kilometer afstand lijkt de kans klein dat die er snel zal komen. Gaat het kabinet hier handhaven?

Voorzitter, tot slot Lelystad Airport. Hoe vindt de Minister het dat hij gesommeerd en mogelijk zelfs aangeklaagd wordt door zijn eigen staatsdeelname? Wat vindt hij inhoudelijk van de kolderieke redenering dat het, omdat ze nou eenmaal vaker sjoemelden met de rekenmethode, geen gesjoemel meer zou zijn, maar gewoon de op dat moment geldende methode? Is hij bereid om af te zien van opening van Lelystad Airport? Voorzitter, u ziet het. Ook als we regionaal kijken, zien we het klassieke luchtvaartbeeld: weinig is op orde en grenzen worden genegeerd of weggesjoemeld. Ondertussen helpen de VVD en de Infrastructuurminister bij het verder privatiseren van de lucht, die eigenlijk van ons allemaal is, met de belofte dat het allemaal goed komt in de Luchtvaartnota. Steeds minder mensen geloven in dat sprookje. Krimp de luchtvaart in. De lucht is van ons allemaal!

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Hij sprak namens de Partij voor de Dieren. Dan gaan we naar meneer Goudzwaard. Hij spreekt namens JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u, voorzitter. Vandaag spreken wij over de regionale luchthavens. Het belang van de regionale luchthavens wordt vaak onderschat, terwijl de effecten voor de regio van groot belang zijn. Er ontstaat werkgelegenheid en een goede bereikbaarheid zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de omgeving van luchthavens. Afgelopen vrijdag debiteerden de provinciale staten van Limburg over het behouden van Maastricht Aachen Airport. Mijn fractie is vorige week op bezoek geweest bij deze luchthaven. Het is zichtbaar dat een regionale luchthaven een groot belang heeft voor de omgeving. Kijk naar de aantrekkelijkheid van industrieterrein Chemelot. Als je een luchthaven eenmaal sluit, dan komt deze ook niet meer terug. Gelukkig heeft een meerderheid voor het behouden van de luchthaven gestemd, maar dan wel onder voorwaarden. Ik heb een vraag aan de Minister hierover. Hoe kijkt de Minister aan tegen de casus Maastricht Aachen Airport? Wat heeft het ministerie aan toekomstplannen voor die luchthaven liggen? Hoe kijkt de Minister aan tegen een samenwerking tussen Maastricht Aachen Airport en de Schiphol Group?

En dan wil ik de Minister ook nog even wijzen op de motie-Koerhuis over onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel gemaakt kan worden. Die motie is aangenomen, maar wat blijkt? Het kabinet heeft deze motie feitelijk niet uitgevoerd, want Groningen Airport Eelde heeft één gesprek gehad. Vervolgens werd er eigenlijk gezegd: ga maar in gesprek met de andere luchthavens. JA21 mist dus de visie en de slagkracht van de Minister in deze casus. Wat gaat de Minister doen om de motie-Koerhuis wel een heldere en passende uitvoering te geven? Op welke termijn kan hij ons daarover informeren?

Voorzitter. Er is een gebrek aan visie en strategie aangaande regionale luchthavens. Iedere luchthaven zou een aandeel moeten hebben in onze luchtvaartstrategie. Natuurlijk is Schiphol de grote jongen, maar vanuit gezamenlijkheid kan de hele sector versterkt worden. Maar dan moet de regering daar wel een gedegen visie over vormen. Zonder steun vanuit de overheid zijn de luchthavens sterk afhankelijk van de provinciale politiek. Dat zou niet moeten mogen, want het is niet alleen een provinciale kwestie. Mijn fractie overweegt dan ook om hierover een motie in te dienen. Ik heb ook nog een vraag aan de Minister. Hoe kijkt de Minister aan tegen een gezamenlijke luchtvaartstrategie? Is hij bereid hierin stappen te ondernemen?

Ten slotte kom ik op Lelystad Airport. Vorige week berichtte EenVandaag dat Lelystad Airport bereid is om juridische stappen te ondernemen indien de luchthaven niet open mag door een afgewezen stikstofbesluit. Hoe kijkt de Minister aan tegen de overweging van Lelystad Airport tot het nemen van rechtsmaatregelen als de vergunning niet alsnog wordt afgegeven? Voorzitter, ik rond af. Regionale luchthavens zijn van groot belang voor de bereikbaarheid buiten de Randstad. Deze luchthavens verdienen dan ook een volwaardige plek binnen een gedegen luchthavenstrategie.

De **voorzitter**:

Dank u wel meneer Goudzwaard van JA21. Dan de geachte afgevaardigde Boucke van D66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel voorzitter.

Voorzitter. Als ingenieur uit Delft heeft innovatie altijd een speciaal plekje mijn hart. Ik kijk met buitengewone interesse naar de innovatieve kracht op onze regionale luchthavens. Ik vraag me af of vliegen op korte afstanden onderdeel is van onze mobiliteitsmix in de verre toekomst, als het elektrisch en stil kan. De luchtvaart heeft immers weinig fysieke infrastructuur nodig en dat is niet onbelangrijk in een land als Nederland, waar ruimte schaars is. Maar het brengt wel een dilemma met zich mee in

het hier en nu. Want wat doen we met geluidsoverlast, met klimaat- en natuurschade, met woningbouwplannen en met verlieslatende infrastructuur?

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zat te wachten op de klachten van D66 over geluidsoverlast. We hebben het er vorige week ook over gehad tijdens het debat over Schiphol. De teringherrie van de heer Boucke heb ik toen even tegenover de meldingsterreur van de heer Goudzwaard gezet. Er zijn 61 melders die voor een groot deel van de meldingen bij Schiphol zorgen. Ik heb dit ook even opgezocht voor Rotterdam/Den Haag. Bij Rotterdam/Den Haag komen zo'n 40.000 meldingen per jaar binnen. Ik heb hier 2021. Twee derde van die meldingen wordt gedaan door een heel klein groepje. Hoe groot is dat groepje? Weet de heer Boucke dat? Hij praat zo veel over geluidsoverlast en teringherrie, dus ik ga ervan uit dat hij dat weet.

De heer Boucke (D66):

Nee, maar ik ga ervan uit dat meneer Koerhuis het mij nu gaat vertellen.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat zijn er 51. 51 melders. Ik vraag nu eigenlijk hetzelfde aan D66 als ik vorige week heb gevraagd. Hoe zet D66 die 51 melders tegenover al de banen waarvoor de luchthaven Rotterdam/Den Haag zorgt en tegenover de 52.000 vliegbewegingen en de 2 miljoen passagiers waar die luchthaven voor zorgt? Hoe zet D66 dat tegenover elkaar? Gaat D66 bijvoorbeeld voor die 2 miljoen passagiers of voor die 51 melders?

De heer Boucke (D66):

51 meldingen zijn er wat mij betreft 51 te veel. Ik vind dat we de geluidsoverlast van onze luchthavens moeten terugdringen, of het nou op Schiphol is of op een van onze regionale luchthavens. De banen zijn voor ons belangrijk, maar het moeten wel duurzame banen zijn. Dat hebben we in het vorige debat ook uitgebreid besproken. Het moeten banen zijn waar mensen een eerlijke boterham mee verdienen onder goede arbeidsomstandigheden. Het moeten ook banen zijn in een sector die de natuur, het klimaat en de omwonenden geen schade bezorgt. Het antwoord is dus gewoon heel helder. Het is niet anders dan ik vorige week gaf, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor er toch geen ... Het blijft toch vaag. Als ik zou moeten kiezen, zou ik kiezen voor die 2 miljoen passagiers en niet voor 51 melders. Maar ik hoor D66 geen keuze maken. Ik hoor alleen dat D66 woorden gebruikt zoals «teringherrie» en «51 te veel». Daar klinkt in door dat D66 toch voor die 51 melders gaat en niet voor die 2 miljoen passagiers.

De heer Boucke (D66):

Ik heb geen vraag gehoord, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, maar u mag er uiteraard wel op reageren, als u wilt.

De heer Boucke (D66):

Dan is mijn reactie niet anders dan wat ik net zei. Het is voor ons belangrijk dat we naar een duurzame situatie gaan voor het klimaat, voor de natuur en voor de omwonenden. Ik zeg in elk debat dat vliegen verbindt. Dat is heel belangrijk voor ons. Maar vliegen vervuult ook. Daar is afgelopen decennia veel te weinig aandacht aan besteed. We moeten

toe naar een nieuwe balans. Daar hebben we afgelopen week met de Minister over gedebatteerd. Ik denk dat we dat de komende debatten zullen blijven doen. Ik noem het nog maar eens: het zwaard van Damocles, het stikstofprobleem, hangt boven ons hoofd. Ik ben heel erg benieuwd hoe de heer Koerhuis daarmee zou willen omgaan. Gaan we gewoon door met alle stikstofproblemen die we hebben, of maken we daar nu eindelijk serieus werk van?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het blijft een vaag antwoord. In de woorden «nieuwe balans» klinkt toch weer door «opkomen voor de 51 melders en snijden in de 2 miljoen passagiers». Ik snap niet hoe D66 dat kan doen. Die 2 miljoen passagiers zijn echt heel veel mensen. Die laat u gewoon in de kou staan.

De **voorzitter**:

Meneer Boucke, u hoeft er niet op te reageren, maar ik wil u gewoon de mogelijkheid geven.

De heer **Boucke** (D66):

Die mogelijkheid grijp ik graag aan. Ik luister goed naar de heer Koerhuis en ik probeer een vraag te ontwaren. Die is er niet. De heer Koerhuis slaat deze discussie helemaal plat. Volgens de heer Koerhuis gaat het over 51 melders en 2 miljoen passagiers. Zo eenvoudig is de luchtvaart in Nederland niet; helaas niet voor de heer Koerhuis. Ik zou graag willen dat we hier op een bepaald intellectueel niveau een debat met elkaar voeren. De problemen in de luchtvaart zijn namelijk niet zo simpel als 51 mensen die overlast ondervinden en 2 miljoen passagiers die op reis willen. Het probleem is veel complexer. Het punt is dat heel veel mensen inderdaad graag willen reizen, maar dat al dat reizen zorgt voor een druk op de omwonenden, op ons klimaat en op de natuur. Die ingewikkelde puzzel moeten we met z'n allen, en niet in de laatste plaats deze Minister, zien op te lossen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Haga en dan meneer Goudzwaard.

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

Voor een Delfts ingenieur vind ik het een beetje een rare stelling. Ik ben ook Delfts ingenieur. Daarin vinden we elkaar, maar daar houdt de overeenkomst ook op. Gelukkig pleit u hartstochtelijk voor innovatie, al moet ik zeggen dat de stikstofblunder blijkbaar toch hoog in het vaandel staat. Maar goed, de innovatie: elektrisch en snel vervoer. We gaan straks geluidsarm vliegen. We gaan uitstootarm vliegen. Er vindt dan geen vervuiling meer plaats. Het levert duurzame banen op. Het is allemaal heel mooi. Ik geloof ook dat we daarnaartoe gaan. Maar moeten we dan niet voorbereid zijn op dat toekomstperspectief? Moeten we dan niet in dat hele geweld van de stikstofdrama's, die toch een beetje bureaucratie kafaëske papieren problemen zijn, de regionale luchthavens behouden en voorbereiden op die prachtige toekomst, waarvan we alle twee weten dat we daarnaartoe gaan?

De heer **Boucke** (D66):

Dat is een heldere vraag. Ja, ik ben zeker voor behoud van luchthavens die in de toekomst hun waarde kunnen bewijzen. Maar het moet wel gebeuren met draagvlak van de omgeving, het mag geen problemen geven voor de natuur én we hebben ook nog een enorme klimaatopgave. Binnen die randvoorwaarden ben ik zeker bereid om ervoor te zorgen dat we de regionale luchthavens die economisch gezond zijn, overeind houden.

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

Als je die afweging op de korte termijn maakt, kan D66 weleens tot de conclusie komen dat het op dit moment niet duurzaam is, dat het heel erg is voor het klimaat en dat de zeespiegel gaat stijgen als we al dit soort gekke dingen blijven doen. Dan kan dat ertoe leiden dat die lokale, regionale luchthavens verdwijnen. Als ze eenmaal verdwenen zijn, krijg je ze nooit meer terug. Dan is dat hele toekomstbeeld weg dat wij samen zo mooi hebben. Ik zou ervoor willen pleiten dat D66 ook kijkt naar de lange termijn en, net als de heer Koerhuis zonet zei, een afweging maakt tussen de verschillende belangen. Die kan dan anders uitvallen dan dat kortetermijnperspectief dat nu lijkt te prevaleren.

De heer **Boucke** (D66):

Ik hoop niet dat de heer Van Haga ervoor pleit om luchthavens die economisch niet levensvatbaar zijn, overeind te houden met geld van de rijksoverheid, want daar ben ik niet voor.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik word even getriggerd door de heren hier rechts van mij. Als ik de gedachtegang van meneer Boucke probeer te volgen, dan denk ik: stikstof is volgens mij een behoorlijk probleem. Dat is een enorm understatement. Het wordt volgens mij ook in het kabinet niet echt meer gedoogd als ik kijk naar het CDA en de VVD. Ik vind het bizar dat een partij die nu op dertien zetels wordt gepeild, zo het land kan gijzelen. De commissie-Hordijk heeft bewezen dat de AERIUS Calculator niet werkt. Daar doet u feitelijk helemaal niks mee. Vervolgens doet u ook helemaal niks met de vraag van de heer Koerhuis: die 51 melders veroorzaken zo veel meldingen, wat vindt u daarvan? Dat schuift u gewoon aan de kant. Die data kloppen ook niet. Dat schuift u ook aan de kant. Bent u dat met mij eens? Ziet u ook een herhalend patroon binnen uw partij dat u gebruikmaakt van data wanneer u dat uitkomt? Zou u daarop willen reflecteren?

De **voorzitter**:

Met «u» bedoelt u waarschijnlijk de heer Boucke van D66.

De heer **Boucke** (D66):

De eerste opmerking, dat wij met dertien zetels in de peilingen andere partijen gijzelen, zal ik als een compliment beschouwen. Maar goed, dat is aan mij, denk ik.

Volgens mij zijn de cijfers heel helder. Dat geldt zowel voor de cijfers over stikstof als die over de problemen die de luchthavens veroorzaken voor omwonenden. Het is niet voor niets dat dit kabinet het stikstofprobleem niet alleen maar bij de luchtvaart, maar bij alle bronnen van stikstof heel serieus aanpakt. Daar is een heel stevig coalitieakkoord over gesloten. Daar zijn de cijfers volgens mij heel helder over. We hoeven het niet met elkaar eens te zijn, maar dat is nog geen reden om te zeggen dat ik een loopje neem met de cijfers, want dan nemen we volgens mij allemaal, behalve u, een loopje met de cijfers.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik vind het heel erg bijzonder dat meneer Boucke het woord «gijzelen» als een compliment opvat. Ik weet niet wat dat precies moet zeggen. Maar laten we even bij de feiten blijven. U haalt de overlast, de meldingen, aan als een heel erg groot probleem. U wordt ermee geconfronteerd dat die data niet integer zijn. Dan zou het u sieren als u zegt: misschien moet ik daar een pas op de plaats maken, want ik hecht ook waarde aan integere data. Dat is het enige wat ik van u vraag.

De **voorzitter**:

U vraagt dit niet aan mij, maar aan meneer Boucke van D66.

De heer **Boucke** (D66):

Ik neem data altijd serieus. Ik heb net ook genoemd dat bij Maastricht Airport 3.000 mensen op 150 meter afstand wonen van de start- en landingsbaan. Zij ondervinden heel veel overlast van vrachtliegtuigen. Dat zijn oude toestellen. Dat zijn de cijfers. Ik vind niet dat we geld moeten steken in een luchthaven die zichzelf economisch niet kan bedruipen. Dat zijn de cijfers. Die kunt u nazoeken. Ik neem uw oproep heel serieus. Ik zou de oproep ook aan u willen doen.

Toch nog over dat «gijzelen». Ik wil nog even vertellen hoe ik het zie. Wij hebben partijen zoals VVD en CDA ervan weten te overtuigen dat we ambitieus klimaatbeleid moeten voeren en dat dat belangrijk is voor de toekomst van onze planeet. We hebben partijen zoals VVD en CDA ervan weten te overtuigen dat we het stikstofprobleem nu eindelijk echt moeten aanpakken. Ja, dat zie ik als een compliment. Dank u wel daarvoor.

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

Ik ben de heer Boucke erkentelijk dat hij dat simpele platslaan zoals de VVD steeds probeert te doen, effectief weerspreekt. Want de luchtvaart overschrijdt werkelijk elke grens van klimaatveiligheid en leefomgeving. Dat is geen fictie. Het is gewoon aangetoond dat het gaat om uitstoot op het platform en om geluidsoverlast. Dus dank daarvoor.

De heer Goudzwaard hier naast mij hield in één keer een tamelijk selectief verhaal over het grote belang van de regionale luchthavens, terwijl een onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen aantoont dat het net andersom is: als het goed gaat met de regio, kan een luchthaven daarvan profiteren. Herkent de heer Boucke zich in de mythe van de heer Goudzwaard dat luchthavens zo belangrijk zijn? Dan is het natuurlijk vreemd dat geen regionale luchthaven zonder overheidssteun kan overleven. Of ziet hij ook meer in dat onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen, waaruit blijkt dat regionale luchthavens zichzelf helemaal niet kunnen bedruipen?

De heer **Boucke** (D66):

Ik denk dat bij Maastricht nu het meest duidelijk is dat die regionale luchthaven zichzelf heel slecht kan bedruipen. Ik zie dat de provincie Limburg graag door wil met de luchthaven. Daar ben ik het niet mee eens, omdat er kennelijk heel veel geld naartoe moet om de luchthaven overeind te houden. Als die situatie zich ook voordoet bij andere regionale luchthavens, dan hebben die ook echt een probleem.

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

Bij Rotterdam gaat het bijvoorbeeld om 108 directe banen. Eelde is nog nooit winstgevend geweest. Dat lijstje gaat nog wel even door op die manier.

De **voorzitter**:

Iedereen mag natuurlijk altijd reageren op datgene wat er gezegd is; het hoeft niet altijd een vraag te zijn. Meneer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Ik bekijk het wel echt per luchthaven. Ik zal straks doorgaan met mijn betoeg. Ik heb net ook een beeld geprobeerd te schetsen waarbij ik wel kansen in de toekomst zie voor regionale luchthavens. Dat is een puzzel; dat is een lastige puzzel. Want we zullen nu en de komende jaren besluiten moeten nemen en over enkele jaren blijkt misschien dat regionale luchthavens in een duurzamere wereld wél een plek hebben. Maar ik bekijk het per luchthaven, en bij Maastricht is het nu wel heel helder. Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, uw laatste interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja dank voor die helderheid. Je kan ook kijken naar de stand van de wetenschap; ik ben wel nieuwsgierig hoe de heer Boucke daarnaar kijkt. De wetenschap zegt helemaal niet: we kunnen best – ik parafreer – een beetje gaan gokken met de toekomst, want het gaat goed genoeg met het klimaatbeleid. Nee, het is reddend wat er te redden valt. Dus is het niet veel verstandiger dat de luchtvaart eerst een pas op de plaats maakt, zodat Nederland eerst zijn eigen afspraken nakomt met betrekking tot klimaat, leefomgeving en veiligheid? Eerst dus een pas op de plaats maken; er is krimp nodig. En als dan ergens in 2030 of 2040 blijkt dat het allemaal gelukt is en we in de veilige haven zitten, in de temperatuurzone die veilig is, dán kunnen we misschien een keer gaan bekijken of er nog wel ruimte is voor wat regionale luchtvaart. Is dat niet een veel verstandiger aanpak, vraag ik de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Met het eerste dat de heer Van Raan zegt, ben ik het niet eens. Ik zeg niet op voorhand dat we voor krimp gaan. We hebben daar afspraken over gemaakt. Er ligt ook een Luchtvaartnota. Ik verwacht van de Minister dat hij met een integraal plan voor de luchtvaart in Nederland komt. Daar zijn we nu ook mee bezig. Ik sluit niet uit dat krimp een scenario is dat daaruit komt. Ik zeg er ook bij dat groei van de luchtvaart niet iets is dat ik voor de hand liggend vind, precies om de reden die Van Raan noemt.

De voorzitter:

U kunt uw betoog vervolgen, meneer Boucke. U hebt nog 3 minuten en 15 seconden.

De heer Boucke (D66):

Voorzitter, dank u wel. Een luchthaven waar het dilemma dat ik net schetste heel concreet wordt, is Maastricht Aachen Airport. Er is besloten dat die luchthaven onder voorwaarden open kan blijven. Daar is mijn partij tegen, want op treinafstand van Maastricht liggen genoeg andere luchthavens. Wij zeggen duidelijk: minder vliegen en meer treinen. Maastricht kan alleen openblijven voor klein vliegverkeer en met ruimte voor onderhoud en zonder het veroorzaken van klimaat- en stikstofproblemen.

Ik heb twee vragen aan de Minister. Kan de Minister toezeggen dat hij voet bij stuk houdt in de keuze dat er geen rijksgeld naar Maastricht Airport gaat? En kan de Minister toezeggen het potentieel van treinverbindingen in combinatie met een General Aviationluchthaven in te brengen bij zijn overleg met de regio?

Voorzitter, dan duurzaamheid. We praten vandaag over regionale luchthavens van nationale betekenis. Maar dit geïmpliceerde publieke belang ligt niet vast in criteria of een definitie. Dat maakt de discussie lastig. Ik heb een paar vragen aan de Minister hierover. Kan de Minister toezeggen een afwegingskader voor het begrip «nationale betekenis» uit te werken? En in het coalitieakkoord hebben we afgesproken dat emissieplafonds worden ingesteld per luchthaven. Kan de Minister toezeggen deze emissieplafonds, waaronder het CO₂-plafond, juridisch te borgen in de luchthavenbesluiten? En kan hij bij zijn brief over het CO₂-plafond ook de planning voor regionale luchthavens betrekken? Dan Caribisch Nederland. De luchthavens in de andere landen en bijzondere gemeenten van ons Koninkrijk zijn van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van deze eilanden. Daarom vindt D66 dat we onze kennis en kunde moeten inzetten om ook hier een duurzame koploper te worden. Kan de Minister toezeggen de Kamer uitgebreid te informeren over de

uitdagingen en kansen voor verduurzaming van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in de andere landen en bijzondere gemeenten van het Koninkrijk? En kan hij daarbij nadrukkelijk ingaan op het percentage bestemmingen waarop elektrisch vliegen mogelijk is en waar dat lastiger wordt vanwege bijvoorbeeld de afstand?

Voorzitter, ik sluit af. Op een hoop regionale luchthavens wordt er flink gepionierd en geïnnoveerd voor de luchtvaart van de toekomst. Dat moedig ik van harte aan, want ik hoop in de toekomst enkel te hoeven zeggen «vliegen verbindt» en niet «vliegen vervuult».

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke, voor uw inbreng. Mevrouw Kröger had nog een vraag aan u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zat te wachten tot het einde van het betoog van de heer Boucke, maar het regionale vliegveld waar wellicht het meest over te doen is, Lelystad Airport, komt niet voor in zijn inbreng. Is dat omdat het voor D66 eigenlijk een geheel afgedane zaak is? Eindelijk dus een erkenning dat dit vliegveld nooit opengaat?

De heer **Boucke** (D66):

Die vraag is mooi geformuleerd. Over Lelystad Airport ben ik heel helder, net als in het vorige debat. Wij stellen duidelijke voorwaarden aan het openstellen van die luchthaven voor commercieel verkeer: er mag geen stikstofprobleem ontstaan, het mag alleen als overloopluchthaven gelden en het probleem met de laagvliegroutes moet opgelost worden voordat de luchthaven open kan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat zijn drie heldere voorwaarden. Ik zou daar zelf ook nog CO₂ bij hebben, maar goed. Dat hoeft niet voor een klimaatpartij, kennelijk. Maar dit zijn wel drie heel heldere voorwaarden. Als we kijken naar de situatie van Lelystad Airport: kan de heer Boucke een scenario schetsen, ook voor mij – kan hij zich dat voorstellen – waarin aan deze drie voorwaarden wordt voldaan?

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, dit was meteen ook uw laatste interruptie.

De heer **Boucke** (D66):

Ook weer zo'n mooie vraag. Ik moet bekennen dat mevrouw Kröger mij een klein beetje overvraagt. Dit is denk ik een puzzel – ik noem het bewust een puzzel – die vooral bij het kabinet ligt om te leggen. Ik wil mevrouw Kröger wel zeggen dat het volgens mij wel een hele ingewikkelde puzzel is om te leggen. Ik kijk dus met meer dan gewone aandacht naar waar de Minister mee komt – ergens dit najaar, zei hij laatst. Maar u overvraagt mij een klein beetje.

De heer **Alkaya** (SP):

Om op dit punt door te gaan. Het kan simpelweg niet. Die combinatie is simpelweg niet te maken omdat er nu al een overloop van Schiphol ontstaat vanwege het personeelstekort. Het personeel op Schiphol kan het al niet meer aan. Bij Schiphol moet het aantal vluchten krimpen. Nog even los van alle omgevingsfactoren, geven ook de vakbond en de mensen op de werkvloer aan: wij kunnen deze aantallen simpelweg niet meer aan. Dan zou je dus nu al zeggen dat er overloop naar Lelystad moet plaatsvinden, maar daar moeten ze juist personeel aantrekken en er is op dit moment geen personeel om aan te trekken. Je komt toch niet uit dat

dilemma als je niet bereid bent om toe te geven dat binnen de huidige omstandigheden ook het aantal vluchten simpelweg zal moeten krimpen?

De heer **Boucke** (D66):

Laat me heel helder zijn. Nogmaals, drie criteria zijn voor ons belangrijk. Ik heb ze net genoemd: het stikstofprobleem, alleen als overloopluchthaven en de laagvliegroutes. Als daar nog andere problemen bij komen, wordt het alleen maar lastiger om die puzzel te leggen. Dat ben ik met de heer Alkaya eens.

De heer **Alkaya** (SP):

Eigenlijk is mijn korte vraag: moet het personeelstekort niet als vierde punt bij dat lijstje?

De heer **Boucke** (D66):

Volgens mij zit dat er automatisch bij, want we zien nu op Schiphol waar een tekort aan arbeidskrachten – omdat Schiphol mensen te weinig betaalt, omdat de arbeidsomstandigheden slecht zijn – toe leidt. Dat leidt automatisch tot krimp, zou ik zeggen. Dat zien we op Schiphol. Vorige weekend alleen al zijn er 50 vluchten geschrapt. Dat hoeft dus niet eens als voorwaarde erbij, dat is gewoon een feit als we dat niet op orde hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Alkaya?

De heer **Alkaya** (SP):

Voordat ik aan mijn eigen termijn begin, voorzitter, concludeer ik dat er toch een vierde puntje bij is gekomen bij D66, omdat dat nou eenmaal de feitelijke situatie is.

De heer **Boucke** (D66):

Nou, dat is de conclusie van de heer Alkaya, maar dat is niet mijn conclusie.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya heeft nog maar één interruptie. Dan gaan we nu naar de vier minuten van de geachte afgevaardigde Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Een klein land als Nederland met zes vliegvelden, als het aan het kabinet ligt, waarvan er één een megahub is. Het past simpelweg niet. Als je kijkt naar stikstof, naar CO₂, naar veiligheid, naar de gezondheid van omwonenden: het past niet. Waaraan zie je ook dat het niet past? Dat een groot deel van die regionale vliegvelden simpelweg niet rendabel is. Dus de vraag is er ook echt niet. Voordat ik inga op de specifieke vliegvelden, wil ik toch de Minister het volgende vragen. We zitten in een energiecrisis vanwege de inval in Oekraïne. Onze motie om oliegebruik terug te dringen is aangenomen. Is dat dan niet eindelijk het moment dat de Minister werk gaat maken van het stoppen met korte-afstandsvluchten en het uitvoeren van de motie van mijn hand van 2019 om het vliegen naar Brussel te stoppen? Heel graag een concreet antwoord van de Minister.

Dan de regionale vliegvelden. In de eerste plaats Rotterdam The Hague Airport. Vanuit de bewonersorganisaties en de gemeenten is gezegd: kijk nu echt serieus naar een krimpscenario. Het is een locatie die uitermate geschikt is voor ook woningbouw. Er is daar ook ruimte voor meer groen. Het kan een prachtige plek worden. Er ligt daar nu een vliegveld dat heel veel overlast veroorzaakt en bovendien het vliegen aanjaagt. Kan de Minister ervoor zorgen dat de omwonenden serieus genomen worden en dat een krimpscenario en wat ons betreft ook een sluitingsscenario goed

onderzocht worden? De Luchtvaartnota eist van elke luchthaven een verkenning naar de gewenste toekomstontwikkeling van de luchthaven met betrokkenheid van de regionale stakeholders. Dat is een klip-en-klare opdracht. Aan die opdracht wordt nu gewoon niet voldaan en dat moet wat ons betreft wel gebeuren en ook snel. Om de gezondheidsproblemen van omwonenden, stikstof, CO₂ en geluidsoverlast aan te pakken, is een krimpscenario onvermijdelijk. Ik denk dat sluiting zal leiden tot ongelukkig grote baten op genoemde vlakken met relatief weinig kosten. Dan Maastricht Aachen Airport. In het proces rondom Maastricht Aachen Airport was er wel een krimp- en een sluitingsscenario. Uit de second opinions die gedaan zijn, bleek dat sluiting van dit vliegveld het meeste opbrengt voor de hele regio. Toch hebben provinciale staten net besloten dat ze wel door willen met het vliegveld, maar dat er heel veel extra geld vanuit de rijksoverheid voor nodig is. De Minister heeft aangegeven dat hij niet gaat bijdragen aan de exploitatie of instandhouding. Ik krijg heel graag de bevestiging dat dit het standpunt blijft. Ook wil ik graag een reactie van de Minister op het verzoek vanuit de regio en Maastricht Aachen Airport om dat wel te doen. Moeten we hierin niet gewoon duidelijkheid scheppen en een echte keuze maken, aangezien het een onrendabel vliegveld is met een grote impact op de leefomgeving en op het milieu?

Tot slot Lelystad Airport. Ik weet dat dit nog een heel eigen debat gaat krijgen, want er is zo veel misgegaan. Ik sprak vandaag iemand die tegen me zei: wat me er zo aan raakt, is het vertrouwen dat geschonden is. En dat is iets wat eigenlijk voor het hele luchtvaartdossier geldt, wat het kabinet zich echt mag aantrekken. Het zit dus op meer meerdere dossiers. We krijgen vaker in Kamerdebatten te horen dat mensen er niet op vertrouwen dat de overheid rekent met de juiste cijfers. Eigenlijk wordt er naar iets toe gerekend waarbij er aannames worden gedaan en alles wat niet welgevallig is, in een la weggestopt wordt. Die realiteit hebben we ook gezien bij Lelystad Airport. Kijkend naar dat ene kleine taartpuntje van de stikstof heb ik de volgende vraag aan de Minister. Als uit gelekte stukken zou blijken dat het in die regio gaat om een sanering van 80% tot 90%, dan kan het toch niet zo zijn dat die overige 10% door dat vliegveld wordt opgesoupeerd?

Voorzitter. Ik realiseer mij dat we nog een heel uitgebreid debat gaan hebben over Lelystad Airport maar dat neemt niet weg dat naar mijn mening de Minister al zou kunnen werken aan het herstel van vertrouwen door klare wijn te schenken en het niet aan te laten komen op rechtszaken van omwonenden en door in ieder geval aan Schiphol als aandeelhouder duidelijk te maken dat een rechtszaak tegen de overheid over die PAS-melding echt, maar dan ook echt absurd is.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger namens GroenLinks. Meneer Alkaya van de Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. De Minister vat in zijn brief over de regionale luchtvaart eigenlijk treffend samen hoe weinig grip er vanuit de rijksoverheid is op de luchtvaart en het luchtruim: «Anders dan bij autosnelwegen of spoorwegen, die in eigendom van het Rijk zijn, zijn de regionale luchthavens zelfstandige ondernemingen die opereren binnen een sterk geliberaliseerde luchtvaartsector. Het is daarom aan de luchthavens en hun aandeelhouders om in samenwerking met de regio de toekomst te bepalen.» Dat maakt de toekomst van onze luchthavens dus uitermate complex, en commercieel, en van echte regio is geen sprake, terwijl het gaat om vitale infrastructuur.

Het Limburgse parlement nam vorige week bijvoorbeeld het besluit om door te gaan met Maastricht Airport, een besluit waar ongeveer 200 miljoen euro mee gemoeid zal zijn. De provincie Limburg zal zelf zo'n 9 miljoen storten. De VVD gaf net aan dat het iets in de 40 miljoen was, maar ik heb begrepen dat het 9 miljoen is. Ik ben benieuwd welk getal de Minister te horen heeft gekregen. Hoe dan ook, het is niet voldoende om te voldoen aan de totale financieringsbehoefte. Ook het Rijk, omliggende gemeenten en het bedrijfsleven zullen moeten meebetalen. Maar de Minister geeft zelf in zijn brief aan dat het Rijk helemaal geen bijdrage zal leveren voor de exploitatie of instandhouding van regionale luchthavens. Wie gaat de rekening in Limburg dan betalen, vraag ik aan de Minister. Betekent dit dat regionale luchthavens een beroep gaan doen op bijvoorbeeld geld uit het Klimaatfonds? Lopen er al subsidieverzoeken vanuit regionale luchthavens en, zo ja, voor welke fondsen geldt dit dan? Kunnen die ook worden ingezet voor zaken die helemaal niets met klimaat te maken hebben, zoals het renoveren van landingsbanen, wat nu het meest nijpende is in Limburg?

Ik heb er dus geen principieel bezwaar tegen dat er regie wordt gevoerd door de rijksoverheid, integendeel, of dat er ook financieel wordt bijgedragen. Maar zeker wat Maastricht betreft ben ik niet overtuigd van het publieke belang, ook als ik kijk naar al die studies. Ik ben ook naar de regio geweest. Ik heb daar niet alleen met de ondernemingen, de werknemers en met de vakbond gepraat. Dat heb ik ook gedaan, maar ik heb ook gepraat met de omwonenden in Beek en in Ulestraten. Ik heb me een algeheel beeld proberen te vormen en ik ben niet overtuigd geraakt van het publieke belang aldaar.

De discussie over de toekomst van onze regionale luchthavens valt of staat wat de SP betreft met de vraag: waar heeft de regio zelf behoefte aan? Waar is behoefte aan in de regio? Die vraag lijkt te vaak vergeten te worden in de luchtvaart. De coalitie lijkt ook verdeeld als het gaat om de toekomst van de luchtvaart. Het debatje zojuist tussen de VVD en D66 laat dat ook zien. Zij slagen er dan ook niet in om een duidelijke visie neer te zetten, zeker als het gaat om Lelystad, waarover onzekerheid blijft bestaan. Voor de SP is het gewoon duidelijk: zeker gezien de huidige omstandigheden van personeelstekorten en erbarmelijke arbeidsomstandigheden in de luchtvaart, kan Lelystad Airport niet opengaan. Het zou bovendien leiden tot overlast in de wijde omtrek, hoelang er ook gesleuteld wordt aan aanvliegeroutes, waar omwonenden al heel lang actie tegen voeren. Kan de Minister niet gewoon zekerheid geven en afzien van opening van Lelystad Airport?

Er is dus ook geen behoefte aan een zogenaamde overloopluchthaven voor Schiphol als we bij Schiphol simpelweg de zakelijke veelvliegers weten te weren, die sinds de coronatijd gewend zijn om veel te beeldbellen, in plaats van ze weer proberen aan te trekken, wat staatsdeelneming KLM probeert te doen. Als we ook het aantal transferpassagiers terugdringen, is er helemaal geen behoefte aan een overloopluchthaven en kan de werkdruk op Schiphol omlaag.

Wat veel vliegvelden met elkaar gemeen hebben, is dat ze een moeizame relatie hebben met de nabije woonomgeving en inspraakprocessen. Omwonenden maken zich zorgen over hun huis, over geluidsoverlast, over gezondheidsrisico's van ultrafijnstof, maar vaak loopt het gesprek mis. Dat was ook het geval bij Rotterdam The Hague Airport, waar bewoners besloten het overleg te verlaten omdat scenario's die krimp of zelfs sluiting meewegen, zoals bij Maastricht wel is gedaan, niet op tafel mochten liggen. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Deelt hij de mening dat daadwerkelijke betrokkenheid van de omwonenden, dus geen schijnproces maar daadwerkelijke betrokkenheid van de omwonenden, van de omgeving, bij luchthavens een voorwaarde is voor een duurzame toekomst?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank je wel, meneer Alkaya namens de Socialistische Partij. Dan wil ik vragen of meneer Koerhuis het voorzitterschap even voor mij kan waarnemen, want ik wil een paar punten inbrengen als woordvoerder luchtvaart.

Voorzitter: Koerhuis

De voorzitter:

Dat is goed. Dan geef ik het woord aan de heer Graus voor zijn inbreng.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Er is een onderzoek gedaan door de provincie Limburg, waaruit blijkt dat 73% van de Limburgers en ongeveer 77% van de omwonenden Maastricht Aachen Airport van meerwaarde vindt voor Limburg. Ik kom er zelf vandaan en weet hoe het daar leeft. Het woonklimaat rond de luchthaven wordt door 88% van de omwonenden als positief of neutraal ervaren. Een meerderheid van de Limburgers vindt sluiting onwenselijk. Er is dus heel duidelijk geluisterd naar de bevolking; dat wilde ik toch even zeggen.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik ben er ook echt gevoelig voor dat de omgeving zelf aangeeft dat ze het graag willen behouden. Toch worden er onderzoeken gedaan, zoals ook in Maastricht is gebeurd, waaruit blijkt dat sluiting verreweg de meeste positieve effecten zal hebben op de omgeving. Ik vraag me af of dat bij de heer Graus ook meespeelt. Ik snap natuurlijk dat iedereen die niet in de directe omgeving woont, maar iets verder daarbuiten ... Het onderzoek waarover de heer Graus het heeft, is namelijk in een best wijde omtrek uitgevoerd. Mensen die niet direct bij de luchthaven wonen, hebben zoiets van: ik wil graag dat het blijft. Maar uit onderzoek blijkt dat sluiting het meest waardevol is. Weegt dat ook mee voor de heer Graus?

De heer Graus (PVV):

Zeker, zeg ik via de voorzitter tegen de heer Alkaya. Daarom heb ik ook in diverse debatten gevraagd om stillere, zuinigere en schonere vliegtuigen om zo min mogelijk overlast voor de omwonenden te veroorzaken en ook, waar mogelijk, om betere isolatie van huizen. We hebben dus ook altijd aandacht gevraagd voor de omwonenden, om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Aan de andere kant zijn er ook mensen die mij boos hebben opgebeld. De luchthaven in Maastricht ligt er al zoveel decennia. Schiphol ligt er langer dan 100 jaar. Er zijn natuurlijk heel veel mensen die, zoals meneer Van Haga net ook zei, bewust bij de luchthaven zijn gaan wonen omdat ze het juist niet erg vonden. Mensen zijn ook zelf verantwoordelijk voor hun eigen keuzes. Als de vliegbewegingen uitgebreid worden, moet de overlast zo veel mogelijk worden beperkt; laat dat heel duidelijk zijn. Maar de luchthavens liggen er over het algemeen langer dan dat de mensen er wonen.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw inbreng.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Ik wil graag dat de Minister de regie neemt. Er zijn een paar moties: eentje van Graus, Koerhuis en Van der Molen en eentje van Koerhuis, Van der Molen en Graus. Die gaan gedeeltelijk over overflow vanuit Schiphol naar Maastricht Aachen Airport en naar Groningen

Airport Eelde, en wat mij betreft ook naar andere regionale velden. Ik noem ook mijn motie om Maastricht Aachen Airport in leven te houden, want bijna geen enkele regionale luchthaven kan vandaag de dag op zichzelf staan. Dat heeft ook te maken met regionale ontsluiting en dergelijke. Op Groningen Airport Eelde zijn er bijvoorbeeld orgaanvluchten en is er de traumaheli. Het academisch ziekenhuis kan zelfs zijn academische titel verliezen daardoor. Ook voor de vakantievluchten speelt de regionale ontsluiting. Ze zijn daar bezig met elektrisch vliegen, als proefhavens. Ik noem ook de KLM Flight Academy, want we komen met een groot tekort aan piloten te zitten. Dat wordt heel ernstig. Ook dat wil ik aan de Minister vragen. Er is wereldwijd een tekort aan piloten. Wat gaat de Minister daaraan doen? We moeten de KLM Flight Academy zeker goed in ere houden. Maastricht Aachen Airport is nodig als overflowhaven voor de vracht, maar ook voor zakelijk verkeer. Ik woon zelf in die regio en Maastricht is het balkon naar Europa. Het kan ook een proefhaven zijn voor elektrisch vakantieverkeer. Ook daar speelt de regionale ontsluiting.

Ik wil dus dat de Minister echt de regie gaat nemen. Dat is eigenlijk mijn belangrijkste boodschap. Ik merk dat er geen regie wordt genomen en dat het allemaal maar een beetje aan de regio wordt overgelaten. Dat wil ik niet. Ik zou hier graag een toezegging op krijgen. Ik wil dat de Minister zorgt voor een soort integraal beleid, waarbij ook de regionale luchthavens betrokken raken.

Dan wil ik nog iets zeggen. Om de luchtvaart duurzaam te laten worden, kunnen we juist gebruikmaken van Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde, ook voor de hinderspreiding. Het is juist goed om die andere vliegvelden erbij te betrekken, zodat we ook de overlast spreiden. Het zijn immers allemaal al bestaande luchthavens.

Ik denk dat ik nu alles wel heb gehad. Ik wil het hier even bij laten; ik moet ook het goede voorbeeld geven. Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Ik geef het voorzitterschap terug aan de heer Graus.

Voorzitter: Graus

De voorzitter:

We gaan schorsen tot 19.25 uur.

De vergadering wordt van 19.05 uur tot 19.26 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan het woord geven aan Zijne Excellentie de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Mocht de Minister blokjes hebben, dan vraag ik hem om die vooraf aan te geven. Dan geef ik de Kamerleden de gelegenheid om aan het einde van ieder blokje vragen te stellen, zodat het wat beter doorloopt. Gezien de tijd zou ik willen voorstellen om per persoon twee vragen aan de Minister te stellen. Als er iets dringends is, maken we wel een uitzondering.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank. Ook dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng. Ik wilde het als volgt behandelen. Ik heb eerst een blokje algemeen, over de samenwerking tussen luchthavens en over de regie, dus gewoon het hele regionale luchthavensysteem. Daarna komen de vragen die zijn gesteld over verduurzaming en innovatie. Vervolgens wilde ik maar gewoon de luchthavens individueel langsgaan: Eindhoven, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen, Groningen Eelde, Lelystad en tot slot de luchthavens in de Cariben. Als cliffhanger zal ik

daarna nog ingaan op de vraag van de heer Graus over het wereldwijde tekort aan piloten. Dat was de enige vraag die ik nergens kon onderbrengen!

De voorzitter:

Dank u wel!

Minister Harbers:

Voorzitter. Ik begin met het systeem van de regionale luchthavens, de bijbehorende luchthavenbesluiten en de regionale inbedding. Ook zijn door diverse leden vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over de aansturing van het regionale luchthavensysteem en de regie daarop. Het Rijk heeft de regiefunctie. Die is ook benoemd in de Luchtvaartnota, die in oktober 2020 is vastgesteld door het vorige kabinet en aan de Kamer is gestuurd en die begin dit jaar in de commissie is behandeld. Daarin staat de hele invulling van de regiefunctie, alsmede de wijze waarop wij het regionale luchthavensysteem zien. Dat betekent dat we het van onderaf opbouwen. We erkennen het belang. Er zijn gewoon een aantal regionale luchthavens die ook een nationale betekenis hebben door het feit dat ze ook vluchten naar het buitenland aanbieden voor groot handelsverkeer. We bouwen dat dus wel van onderaf op. Dat doen we in de eerste plaats door bij de regionale eigenaren, de regionale overheden, de volgende vragen neer te leggen. Wat willen jullie met de regionale luchthaven? Hoe zien jullie de toekomst? Hoe zit de bijbehorende businesscase eruit? Ook is gezegd: als je dat plan ontwikkelt, zorg er dan voor dat je de omgeving erbij betrekt door een participatieproces in te richten. Ik ga daar straks verder op in als ik het heb over de regionale luchthavens. Met dat hele pakket aan informatie in de hand zijn wij in staat om vanuit het Rijk luchthavenbesluiten vast te stellen. Op basis van de uitkomst van die verkenningen bepalen we als Rijk dus uiteindelijk hoe de gewenste ontwikkelrichting voor een luchthaven gefaciliteerd en ondersteund kan worden. Conform de Luchtvaartnota zijn daarbij ook de inzet op het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en de inzet op duurzaamheid cruciaal. Die trajecten lopen bij de verschillende luchthavens. Om te beginnen past het mij dus om de uitkomsten daarvan af te wachten, te kijken tot welke aanvragen voor een luchthavenbesluit dat leidt en om die te beoordelen. Via een zorgvuldig proces, met meeweging van alle inbreng, kom ik vervolgens tot besluiten die ik met uw Kamer deel. De inzet daarbij is om uiterlijk eind 2024 te komen tot luchthavenbesluiten voor de verschillende regionale luchthavens. Ik zeg nogmaals dat dat in de fase waarin we nu zitten, vooral inzet vergt van de luchthavens zelf. De heer Koerhuis vroeg of ik het zie als één luchthavensysteem in Nederland. Ook daar zetten wij op in. Dat doen we door vanuit het ministerie te kijken hoe we de samenwerking tussen de luchthavens kunnen bevorderen, bijvoorbeeld door gezamenlijk overleg te organiseren met Luchtverkeersleiding Nederland, door kennis uit te wisselen en door erop in te zetten dat de luchthavens ook onderling kennis uitwisselen over integrale managementsystemen, innovatie en technologie. Luchthavens pakken ook gezamenlijk experimenten en innovaties op, bijvoorbeeld ten aanzien van elektrisch vliegen. Bij de individuele luchthavens kom ik zo meteen te spreken over de mogelijkheden die men ziet om bijvoorbeeld verkeer van Schiphol over te nemen in het kader van de drukte die er op dit moment op Schiphol is. Ook Schiphol zelf is al met de regionale luchthavens in gesprek over de vraag of zij kunnen helpen bij het oplossen van die problemen.

Bestuurlijk heb ik ondertussen ook overleg met de provincies waarin de regionale luchthavens liggen. Een aantal weken geleden heb ik, ook in het kader van mijn aantreden in het kabinet een paar maanden geleden, kennism gemaakt met alle verantwoordelijke bestuurders, om ook van hen te vernemen hoe er in de regio bestuurlijk naar wordt gekeken dan wel,

als daar nog geen eindoordeel over is, hoe men op dit moment bezig is om het proces in te richten om te komen tot een goede aanvraag voor een luchthavenbesluit. Dat is hoe ik de regierol voor me zie. Dat is gewoon de uitwerking van alles wat daarover is afgesproken in de Luchtvaartnota. De heer Goudzwaard vroeg in dat verband hoe ik aankijk tegen een gezamenlijke luchtvaartstrategie en of ik daartoe stappen wil ondernemen. Het antwoord daarop is dat ik dat een prima idee vind en dat we alles wat we daartoe doen, in de Luchtvaartnota hebben vastgelegd. Bestuurlijk en ambtelijk zijn we ook aanwezig bij overleggen met de luchthavens, bijvoorbeeld om aan te dringen op intensievere samenwerking en op het waarborgen van de publieke belangen die we in de Luchtvaartnota hebben vastgesteld. De luchthavens gaan vervolgens aan de slag om per publiek belang te bekijken waar er mogelijkheden liggen tot samenwerking en hoe die kunnen worden geconcretiseerd.

De heer Van Haga vroeg of regionale luchthavens Schiphol kunnen ontlasten. Daar heb ik net eigenlijk al iets over gezegd. Het zou kunnen. Het is wel een vraag die allereerst door de luchtvaartmaatschappijen zal moeten worden beantwoord. Zo meteen ga ik per luchthaven in op de wijze waarop dat op dit moment loopt, aan de hand van de drukte. Ik zeg er wel gelijk bij dat noch Schiphol, noch het Rijk beschikt over bevoegdheden om luchtvaartmaatschappijen te dwingen om vluchten te verplaatsen. Een eventuele verplaatsing van vluchten moet natuurlijk wel passen binnen de vergunningen van de luchthavens. Ook moet er oog zijn voor de mogelijke overlast voor omwonenden die dit met zich meebrengt. De heer Van Haga vroeg ook wat ik ga doen om de groei van regionale luchthavens te stimuleren. Ook daar is het antwoord dat ik geen invloed heb op de groei van de luchtvaart zelf. Er zijn wel luchthavens die nog ruimte hebben om meer vluchten te accommoderen, maar het is aan henzelf om er alles aan te doen om daartoe aantrekkelijk te zijn. Of groei wenselijk of mogelijk is, is sowieso wel de vraag, zeker bij luchthavens die die groei ruimte op dit moment niet meer hebben. Nogmaals, als er eenmaal een aanvraag ligt voor een luchthavenbesluit, bekijk ik in hoeverre de vier publieke belangen gewaarborgd worden: veiligheid, verbondenheid, gezondheid en duurzaamheid.

Vervolgens speelt daarbij wel het volgende. Dat was ook een vraag van de heer Van Haga: hoe ik aankijk tegen signalen van problemen bij de regionale luchthavens. In zijn algemeenheid zie je natuurlijk wel dat de verkenningen een uitdaging zijn voor de regionale luchthavens, want het gaat ook hier over zaken die mensen direct raken. Dat is per definitie moeilijk. Ik ga wel uit van het vertrouwen dat men er in de verschillende regio's uitkomt, maar ik kan van hieruit nog niet zeggen wat die uitkomst dan zal zijn.

De heer Boucke vroeg in dit verband of ik een afwegingskader kan maken voor het begrip «nationale betekenis». Ook hier verwijs ik kortheidshalve naar de beschrijving in de Luchtvaartnota, waarin de term «nationale betekenis» al is uitgewerkt. Het gaat er dan om dat luchthavens de mogelijkheid hebben om groot handelsverkeer te accommoderen. In dat geval is het Rijk bevoegd gezag om uiteindelijk het luchthavenbesluit vast te stellen. Dat is al bepaald en toegelicht, in lijn met de Wet regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens. Wat we er met de Luchtvaartnota 2020–2050 nog aan hebben toegevoegd, is een beschrijving van de publieke belangen die van belang zijn voor besluitvorming over de luchthavens.

Tot slot in dit blok zei de heer Van Haga – het was eigenlijk een cri du coeur – dat we niet moeten doorslaan in de reductie van hinder en geluid. Ik vind niet dat we doorslaan door recht te doen aan de publieke belangen in de Luchtvaartnota. We zien dat de regionale luchthavens de regionale economie dienen, maar tegelijkertijd ook kunnen leiden tot hinder en overlast in de omgeving van de luchthavens. Het is in de eerste plaats dus ook echt aan de regio om hinder, geluid, werkgelegenheid, economie en

omgevingskwaliteit af te wegen en te komen tot een goed voorstel voor en een goede verkenning van wat men wil met de regionale luchthaven. Dat was het op het gebied van het regionale luchthavensysteem, de samenwerking en de regie.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. De heer Van Haga moest naar de plenaire zaal, maar hij wordt wel waargenomen door zijn team; laat dat duidelijk zijn. Meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voor een van mijn twee vragen. Begrijp ik dat goed, voorzitter?

De voorzitter:

Ja, gezien de tijd komen we anders krap te zitten. U hebt nog een tweede termijn en er komt ook nog een tweeminutendebat, dus maakt u zich geen zorgen dat u uw ei niet kwijt kan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan heb ik inderdaad toch een vraag hierover. Het onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen laat zien dat regionale luchthavens niet de aanjager zijn van economische activiteiten en dat het eerder andersom is. Bij elke regionale luchthaven moet er eigenlijk geld bij. De Minister noemt dat zelf een uitdaging. Herkent de Minister het beeld dat de regionale luchthavens eigenlijk bestaan bij de gratie van economische activiteit in de regio en niet andersom?

Minister Harbers:

Ik ben ook bekend met dat onderzoek. Er zijn wel verschillende onderzoeken. Er zijn er ook die zeggen dat een luchthaven wel een pre is voor het vestigingsklimaat in een regio. Maar in de kern past ook het onderzoek dat door de heer Van Haga werd aangehaald in de beleidslijn die in de Luchtvaartnota is vastgelegd. Daarin hebben we gezegd dat je aan de ene kant ziet dat passagiers gewoon graag vertrekken vanaf een luchthaven die dichtbij ligt. Regionale luchthavens zijn dus ook van belang voor de bereikbaarheid van regio's of voor het bieden van service aan mensen die in zo'n regio wonen. Dat leidt in de Luchtvaartnota ook tot de conclusie dat de rijksoverheid heeft vastgesteld dat regionale luchthavens in de eerste plaats een regionale functie voor de regio vervullen. Of dat dan dienend aan de economie of stimulerend voor de economie is, het blijft in beide gevallen de verantwoordelijkheid van de regio zelf om kenbaar te maken welk belang men hecht aan de regionale luchthaven en in welke omvang, en hoe men daar de andere aspecten bij heeft gewogen. Wij gaan dus niet zover dat wij zeggen – volgens mij is dat precies de conclusie van dat onderzoek – dat regionale luchthavens per definitie van belang zijn voor de nationale economie als aanjager van het vestigingsklimaat. Die stelling vindt u niet in de Luchtvaartnota. In die zin denk ik dat het onderzoek van Groningen daar ook bij past.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan is mijn vervolgvraag de volgende. De Minister zegt dus eigenlijk dat het aan de regio's zelf is. Hij schetst een soort wisselwerking tussen de economie en het ontstaan van luchthavens. Dat ene onderzoek zegt van niet. Het zegt duidelijk dat de luchthaven kan gedijen omdat de economie in de regio goed gedijt. Maar goed, ik ben blij dat de Minister inderdaad pleit voor een regionale aanpak en dus ook regionale MKBA's om aan te tonen wat het belang is voor de regio. Dan lijkt het mij dat de Minister toch op z'n minst kan eisen of kan zeggen dat als regio's dat niet doen ... In Rotterdam is dat niet het geval, want daar kon je slechts kiezen uit drie groeiscenario's. Mijn vraag is of de Minister wil toezeggen dat hij gaat

ingrijpen als dat zo blijft en dat er dan een bredere MKBA, met een krimpscenario, wordt gemaakt voor bijvoorbeeld Rotterdam, maar ook Maastricht, Eelde en noem maar op. Dat hoor ik hem steeds zeggen: regionale regie, volledige MKBA's. Die zijn er nu niet, dus die moeten er komen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. En voor de minder ter zake deskundigen die thuis meekijken en -luisteren zeg ik dat MKBA staat voor «maatschappelijke kosten-batenanalyse».

Minister Harbers:

Zover ga ik niet. Een MKBA is niet verplicht. Een economische onderbouwing van wat men met de regionale luchthaven wil, is wel verplicht. Het is ook verplicht om in kaart te brengen hoe wordt omgegaan met hinder, de omgeving en milieukwaliteit. Ik vraag ook om in kaart te brengen hoe het draagvlak is georganiseerd en wat daar de uitkomsten van zijn. Juist omdat we het proces van onderop hebben georganiseerd, ga ik niet op de stoel van de regionale overheden zitten om voor te schrijven hoe men bijvoorbeeld dat participatieproces moet inrichten. Maar de uitkomsten ervan zal men straks wel moeten onderbouwen bij de indiening van een verzoek om een luchthavenbesluit te maken. Dat lijkt me in dit geval de juiste volgorde. De heer Van Raan vraagt specifiek of ik ga opleggen dat regio's ook een krimpscenario onderzoeken. Dat ga ik niet doen; ik vind dat het van onderop moet komen. Ik ga daar straks wat verder op in bij de casus van Rotterdam The Hague Airport. Maar op het moment dat daar gedoe en tegenstellingen over ontstaan, zal dat iets betekenen voor de manier waarop men dat verwoordt in de aanvraag voor het luchtvaartbesluit. Dat weeg ik op dat moment.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik ben blij om te horen hoe de visie van de Minister op een MKBA is. Hij wil die niet verplicht opleggen.

Ik heb even een andere, korte vraag aan de Minister. U gelooft in een gezamenlijke luchtvaartstrategie. Volgens mij geeft u dat aan. U gaat naar de regionale luchthavens met een bepaalde opdracht, met een bepaalde visie, met een bepaalde taakstelling. Ik hoop dat uw cirkel van invloed binnen de dossiers met de dag zal groeien. Dat enerzijds.

Anderzijds zijn er de regionale luchthavens. Die zien allemaal mogelijkheden voor koppelkansen, voor kruisbestuiving. Zij willen heel graag onderdeel worden van de regionale luchtvaartstrategie. Volgens mij verwachten zij iets van de Minister en van het ministerie. Kunt u mij vertellen hoe die balans precies is? Hoe is de balans tussen wat er van u verwacht wordt en wat u zou kunnen brengen? Zou u daar eens kort op willen reflecteren?

De voorzitter:

Van mij wordt er niets verwacht. U bedoelt waarschijnlijk de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Ik begrijp dat iedereen naar mij kijkt en denkt: kom ons probleem oplossen. Dat zou ik ook het liefst doen. Wat men van mij kan verwachten, is precies wat we in de Luchtvaartnota hebben beschreven. Aan de ene kant is dat het faciliteren om als men er regionaal uit is, de uitkomst om te zetten in een luchtvaartbesluit. Aan de andere kant kan ik een aantal dingen doen die maken dat het geheel van luchthavens beter kan functioneren. Dat is precies wat ik net gezegd heb. Ik wil stimuleren dat

men onderling, maar ook met het ministerie en het Rijk, aan kennisuitwisseling doet, bijvoorbeeld over veiligheid en veiligheidsmanagementsystemen.

Het kan zelfs verder gaan. Ik zie bij veel regio's ook de wens om iets met de omgeving te doen. Ik zie mensen langskomen voor een omgevingsfonds. Wij kunnen assisteren bij het uitwerken van hoe je dat doet. Het voorbeeld daarbij is de manier waarop we dat bij Schiphol doen. Wij trekken landelijk geen geld uit voor het vullen van omgevingsfondsen. Dat doen we ook niet voor Schiphol.

Dat moet uiteindelijk terugverdiend worden uit de tarieven die de luchthaven oplegt, die mede als vulling dienen voor de omgevingsfondsen. We hebben bijvoorbeeld recent besloten om een instrument dat we al eerder hebben gebruikt, de GIS-heffing, weer op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen, zodat we daarmee een extra isolatieprogramma rond Schiphol kunnen draaien. Als men in de regio dit soort instrumenten wil benutten, dan zullen we vanzelfsprekend uit het Rijk assistentie bieden om dat op dezelfde uniforme manier uit te werken. Dat is het type ondersteuning en hulp dat wij kunnen bieden, naast het zorgen dat de juridische besluiten rondom het functioneren van de luchthaven gewoon op orde zijn. Daar nemen wij ook de verantwoordelijkheid voor.

De voorzitter:

Meneer Goudzwaard knikt tevreden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het voelt toch een beetje alsof de Minister zich hier makkelijk van afmaakt. Hij trekt zijn handen er een beetje van af en zegt: het zijn allemaal autonome bedrijven, ondernemingen; ik laat het aan de regio's om dat uit te zoeken. Hij is natuurlijk wel verantwoordelijk voor een goed functionerend luchtvaartstelsel. Hij is ook verantwoordelijk voor de inwoners rondom Rotterdam The Hague Airport, die nu overlast en gezondheidsschade oplopen.

Het zinnetje in de Luchtvaartnota «eist van de luchthavens verkenning naar de gewenste toekomstontwikkeling van de luchthaven, met betrokkenheid van de regionale stakeholders» is toch de kern? Als er in de gewenste toekomstontwikkeling überhaupt niet gesproken mag worden over krimp door de omwonenden, waardoor eigenlijk het hele participatieproces op z'n gat komt te liggen, dan gaat er toch iets heel erg mis? Dan moet de Minister toch nu ingrijpen, en niet zeggen: ik ga achterover zitten en als er helemaal aan het eind consensus is tussen wie er wel nog aan tafel zit, namelijk de sector, dan kijk ik dan wel wat ik daarmee doe? Er gaat toch nu iets mis? Dan moet de Minister toch nu aan de bak?

Minister Harbers:

Dat proces van regionale verkenning geschiedt ook onder leiding van regionale overheden. Ik vind het ongepast om nu al te zeggen: blijkbaar lukt dat allemaal niet; ik ga even in die verantwoordelijkheden treden. We hebben daar dat proces neergelegd. Op dit moment vinden gemeenteraden in de omgeving van Rotterdam daar wat van.

Dat heeft volgens mij nog niet geleid tot een eindconclusie. Ik ben zelf ook benieuwd wat er nu verder gaat gebeuren. Uiteindelijk is het aan alle stakeholders rond de luchthavens om tot een voorstel te komen, tot een uitkomst van de verkenning en tot een aanvraag bij mij, zodat we op basis daarvan een luchthavenbesluit kunnen maken. Op dat moment weeg ik alles wat ik gevraagd heb om mee te nemen in die verkenning, waaronder het participatieproces en de uitkomsten daarvan, en hoe betrokkenen in dat participatieproces ertegen aankijken. Maar daar zijn we in mijn beleving nog niet. Ik heb de brief van de regio nog niet binnen, met daarin: dit is ons eindoordeel, zo moet het; dit is alles wat we gedaan

hebben. Ik zit dus niet achterover. Ik volg dit dossier natuurlijk op de voet. Ik vind het echter ongepast om nu al in de verantwoordelijkheid te treden. Ik zou als er gedoe blijft, wetend dat er deadlines zijn om dat luchthavenbesluit te maken, natuurlijk weleens gaan informeren en vragen om op te schieten. Op een gegeven moment moet je natuurlijk wel een keer een luchthavenbesluit hebben. Dat vind ik mijn rol in dit verband. We hebben alles wat de luchthavens moeten doen in een dik boekwerk gezet, namelijk in de Luchtvaartnota. We zijn daarin echt een stap verder gegaan dan in vorige nota's. Daarin zijn alle publieke belangen verwoord, ook op het gebied van omgeving en hinderaanpak. Dat is waaraan men zich heeft te houden. Daar voer ik uiteindelijk ook de toets op uit.

De voorzitter:

Dit is uw laatste interruptie, mevrouw Kröger. Er komt nog een tweede termijn, maar zo gaan we die niet redden. Anders moet u voortaan in de procedurevergadering om langere spreektijden vragen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij hebben we al eerder geconcludeerd dat er zo veel partijen op luchtvaartdebatten afkomen, dat als je vier minuten spreektijd hebt, drie uur te kort is.

De voorzitter:

Dat is aan de Kamer tijdens de procedurevergadering, dus daar kan ik als voorzitter niet zo veel aan doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Dat noteer ik.

Eigenlijk zegt de Minister nu het volgende. Hij heeft een opdracht gegeven, namelijk: met betrokkenheid van de regionale stakeholders een verkenning van de gewenste toekomstontwikkeling. Vervolgens is er een gewenste toekomstontwikkeling voor een deel van de stakeholders. Daar mag niet over gesproken worden. Die stakeholders zijn uit het proces gestapt of gezet, namelijk de gemeente Rotterdam en de omwonenden. De Minister kan dan toch nu al de conclusie trekken dat wat daar voor de rest ook uitkomt, niet aan de opdracht voldoet. Het is namelijk niet met betrokkenheid van de regionale stakeholders. Het is dan toch beter om te interveniëren en te zeggen: maak een toekomstverkenning van alle opties die vanuit verschillende stakeholders komen. Waarom zou hij dat niet doen? Waarom wachten tot er iets ligt waarvan je eigenlijk nu al weet dat het niet met de stakeholders is gedaan?

Minister Harbers:

Omdat dat proces simpelweg nog niet afgerond is. Natuurlijk zie je dat naarmate het proces vordert, alle participanten hun achterbannen raadplegen en dat daar veel druk op komt. Maar het is nu ook aan de participanten in de regio om te bezien of ze tot een aanvaardbaar compromis kunnen komen. Daarbij is de regio aan zet. Ik heb begrepen dat men bezig is om de gesprekken in het participatieproces te hervatten. Daar moet duidelijk worden of er tot een voorkeursscenario wordt gekomen. Als dat uit blijft en ik de mededeling uit de regio krijg dat er niet toe gekomen wordt, dan kom ik aan zet. Als men wel met een voorkeursscenario komt, dan toets ik dat op alle aspecten die ik gevraagd heb, waaronder de wijze waarop de omgeving is betrokken in het participatieproces. Ik kijk dus niet weg, maar dit is wel de manier waarop we, het kabinet, dit in gezamenlijkheid hebben vastgelegd in de Luchtvaartnota en waarop we de vraag hebben uitgezet bij de regio's. Daar hou ik mij simpelweg aan.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het tweede blokje. Er zijn namelijk geen interrupties meer op dit gebied. Het tweede blokje gaat over verduurzaming en innovatie.

Minister Harbers:

Ja. Er zijn bijvoorbeeld een paar vragen gesteld over de ontwikkeling van elektrisch vliegen. De heren Koerhuis, Boucke en anderen stelden dat onderwerp aan de orde. De veronderstelling klopt inderdaad dat de ontwikkeling van elektrisch vliegen zal beginnen bij punt-tot-puntvluchten. Die gaan juist vanaf regionale luchthavens. De verwachting is dat elektrisch vliegen voor korte afstanden met kleine toestellen al voor 2030 een realistische optie kan zijn. Ik denk dat het ook een belangrijke stap voorwaarts is in de bereikbaarheid van regionale luchthavens en de verduurzaming van de luchtvaart. Daar is inmiddels ook de studie Advanced Air Mobility voor uitgevoerd. Uit die verkenning naar verschillende mogelijkheden voor de implementatie van elektrisch vliegen komt ook naar voren dat de inzet van regionale luchthavens hierbij voor de hand ligt. Dus ik verwacht ook dat de sector nu deze nieuwe technologie verder gaat ontwikkelen en gaat inzetten voor betere bereikbaarheid en verduurzaming van de luchtvaart. Vanuit het departement blijven we daarbij betrokken en aan tafel, onder andere binnen het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen, dat onder regie van de Duurzame Luchtvaarttafel wordt uitgevoerd. Daar zitten dan ook weer verschillende initiatieven in Nederland achter, zoals Power Up en het Elektrisch Vliegen Collectief, en ook in Caribisch Nederland. Ik kom aan het eind nog even op de specifieke inzet van luchthavens in Caribisch Nederland.

Over de introductie van de verhoging van de vliegbelasting en wat er met het geld gebeurt, wordt de Kamer pas op Prinsjesdag geïnformeerd, want dat zit in het Belastingplan 2023. Ik verwijs dus korthedshalve daarnaar. De heer Boucke vroeg naar het CO₂-plafond. Op dit moment loopt de integrale effectenstudie naar de verschillende varianten om zo'n plafond in te voeren. Daarbij wordt ook gekeken naar de effecten voor regionale luchthavens. Ik heb de Kamer eerder in een vorig debat al aangegeven dat ik verwacht in het najaar die effectenstudie op te leveren en aan de hand daarvan ook tot een voorstel te komen op welke wijze wij idealiter dat CO₂-plafond zouden willen invoeren. Ik kies dus niet nu al voor een van de varianten die wordt onderzocht, namelijk een plafond per luchthaven via luchthavenbesluiten. Dat is een van de varianten die wordt onderzocht. Op het moment dat we de effectenstudie helemaal rond hebben en weten wat die variant precies doet, informeer ik de Kamer daarover. Ik kom op de timing, want de heer Boucke vroeg nog of ik bij die brief ook de regionale luchthavens wilde betrekken. Dat is dus de brief over het CO₂-plafond die ik al eerder heb toegezegd aan de Kamer. Die volgt in het najaar van dit jaar.

Mevrouw Kröger vroeg naar de korteafstandsvluchten in relatie tot de energiecrisis. Daar moet ik, denk ik, een voor haar teleurstellend antwoord op geven. Dat is simpelweg dat er onder de vigerende Europese wetgeving geen mogelijkheid is om te differentiëren op het type vluchten dat je zou willen verbieden. Daar zit geen instrument in om te zeggen: er is een energiecrisis, dus korteafstandsvluchten willen we op dit moment verbieden. Gaat het om de vluchten naar Brussel, dan werken we samen met Schiphol, KLM, ProRail en de NS aan het bevorderen van de trein als alternatief voor het vliegtuig op zes nabijgelegen bestemmingen, waaronder Brussel. KLM en Thalys zijn gestart met een pilot waarbij één dagelijkse vlucht wordt vervangen door de trein. Als onderdeel van de steunafspraken met KLM in het kader van corona in 2020 ligt er ook een afspraak dat we van KLM verwachten dat ze na die ene vlucht nog meer vluchten op Brussel gaan omzetten naar de trein.

De heer Alkaya vroeg of er nog subsidieverzoeken vanuit regionale luchthavens lopen voor het Klimaatfonds. Sowieso is het Klimaatfonds zelf nog niet ingesteld. Er zijn wel aanvragen gedaan in het kader van het Groeifonds voor pilotfaciliteiten voor verduurzaming van de luchtvaart. Net het onderdeel dat specifiek betrekking heeft op de operatie op regionale luchthavens is niet toegekend. In zijn algemeenheid is wel een Groeifondsvoorstel voor verduurzaming van de luchtvaart toegekend en mogelijk heeft dat bij de verdere invulling zo z'n effecten op regionale luchthavens. Vanzelfsprekend wordt daar gewoon specifiek getoetst aan de voorwaarden die het Groeifonds daaraan stelt. Verder zijn mij geen subsidieverzoeken vanuit de regionale luchthavens bekend.

De voorzitter:

Dat was het einde van de beantwoording?

Minister Harbers:

Dat was het.

De voorzitter:

Zijn er vragen over verduurzaming en innovatie? Ik hoor dat dat in tweede termijn ook kan. Dan gaan we nu naar Eindhoven Airport en ook Rotterdam The Hague Airport.

Minister Harbers:

Over Eindhoven is één vraag gesteld, door de heer Van Raan, over de natuurvergunning. Eindhoven Airport heeft bij het Ministerie van LNV een aanvraag gedaan voor de natuurvergunning. Daarvoor is de Minister voor Natuur en Stikstof het bevoegd gezag. Het is voor mij niet duidelijk op welke termijn zij een besluit zal nemen, maar dat is aan haar in de rol van bevoegd gezag. Dat was de enige vraag over Eindhoven.

Wat betreft Rotterdam The Hague Airport heb ik net al iets over het participatieproces gezegd. De heer Koerhuis wees nog op het voorbeeld van de onafhankelijk verkenner die is geschakeld bij de verkenning rond Eindhoven Airport. Eindhoven Airport heeft een eerder traject met een verkenner gedaan in 2016–2017 en heeft in het huidige traject aangegeven dat men geen behoefte had aan een nieuwe verkenner. Men koos nu daarom voor een andere aanpak, met een participatieproces onder leiding van een onafhankelijk bureau. Ook dit behoort tot de vrijheid die de regio heeft om het participatieproces vorm te geven zoals men dat regionaal het beste acht. Dat geldt dus ook voor Rotterdam The Hague Airport.

Alle andere vragen gingen over het verloop van het participatieproces. Daar heb ik zojuist in interrupties al alle antwoorden op gegeven, behalve op de vraag van de heer Van Raan, ook over Rotterdam The Hague Airport. Hij vroeg naar de stand van zaken rond de natuurvergunning. Het antwoord daarop is hetzelfde als het antwoord dat ik zojuist gaf over Eindhoven Airport. Dat is een aanvraag die de luchthaven doet bij het bevoegd gezag, het Ministerie van LNV. De Minister voor Natuur en Stikstof beoordeelt dat. Op het moment dat de beoordeling klaar is, wordt de vergunning al dan niet verstrekt.

De voorzitter:

Tot zover. We gaan nu naar Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, denk ik?

Minister Harbers:

Ik heb eerst Maastricht Aachen, en dan komt Groningen.

De voorzitter:

Zijn er tot zover nog vragen over Eindhoven en Den Haag? Ook niet. Dan gaan we verder, meneer de Minister.

Minister Harbers:

Dan Maastricht Aachen. Er is – even volgtijdelijk – in een van de vorige debatten een motie ingediend door de Kamer om te kijken hoe die ontwikkeling kan worden vormgegeven en of Schiphol daarbij een rol zou kunnen spelen. Het ministerie is daar ook bij betrokken geweest, of heeft in ieder geval daarbij toegehoord, en heeft ervoor gezorgd dat partijen om de tafel kwamen. Er zijn gesprekken geweest tussen Maastricht Aachen en de Schiphol Group. Schiphol heeft toen aangegeven op zich geen nee te zeggen tegen een vorm van deelname in Maastricht Aachen. Welke vorm die dan zal krijgen – participatie, ondersteuning of wat dan ook – is nog niet verder gedefinieerd. Maar Schiphol heeft ook gezegd: wij willen dan wel eerst weten wat de regio zelf als voornemen heeft met de toekomst van Maastricht Aachen en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Schiphol redeneert daarbij vanuit het bedrijfsmatig belang dat men daar eventueel bij zou kunnen hebben of het ook bedrijfsmatig een goede deelname of investering is.

Er is nu het volgende gebeurd. Leden van de commissie hebben daar ook aan gerefereerd. Afgelopen week hebben provinciale staten in Limburg een keuze gemaakt over de toekomst van Maastricht Aachen Airport. Ze zetten in op behoud van het vliegveld. Daarmee is er in ieder geval helderheid voor de partijen in de regio. Dat betekent dat we eerdaags aan een vervolg van de gesprekken kunnen beginnen. Dat geldt zowel voor Schiphol, dat langs deze contouren het gesprek zou kunnen hervatten en kan kijken of het tot de mogelijkheden behoort om op een of andere wijze deel te nemen in Maastricht Aachen Airport. Dat betekent dat we vanuit het Rijk, zoals in de Luchtvaartnota staat, de luchthaven kunnen ondersteunen bij de uitwerking van die keuze, bijvoorbeeld met kennis en expertise op het gebied van duurzaamheid en leefomgeving. Uiteindelijk moet dat hele proces uitmonden in een aanvraag voor een luchthavenbesluit, waarbij ik hoop dat ik dat in samenwerking met de regio in 2024 kan vastleggen.

De heer Koerhuis vroeg ook: hoe kunnen we helpen onderzoeken hoe Maastricht Aachen een sluitende businesscase kan krijgen? De heer Van Raan had eigenlijk de pendant daarvan door te vragen of ik een businesscase zonder rijksbijdrage realistisch acht. Ook hier is het nu aan de luchthaven, gesteund door het besluit van de provincie, om zijn eigen businesscase verder uit te werken. Zoals gezegd zet ik me in om de samenwerking tussen luchthavens te bevorderen. Dat kan ook ten goede komen aan de businesscase. We hebben ook gesprekken met de Nederlandse Vereniging van Luchthavens. Die kunnen ook een belangrijke rol daarbij spelen. Het belangrijkste is nu dus dat we kijken hoe het gesprek met Schiphol hervat kan worden, nu men ook daar de gewenste duidelijkheid heeft van de provincie.

De heren Van Raan, Boucke en Alkaya en mevrouw Kröger vroegen of ik hier dan in ieder geval geen geld aan wil uitgeven. Ik heb al eerder het antwoord aan de Kamer gegeven dat de bestendige beleidslijn bij het Rijk is dat we geen eigenaar zijn van regionale luchthavens en niet rechtstreeks participeren in de exploitatie van luchthavens. Om daar te komen hebben we in het verleden de bijdragen aan de exploitatie van onder andere Eelde en Maastricht Aachen afgekocht. Ik heb geen voornemen om die bestendige beleidslijn te veranderen, al is het maar omdat ik ook geen geld op de begroting heb staan om daar vervolgens aan uit te keren. Een optie kan wel zijn dat Schiphol zegt: wij vinden dit bedrijfsmatig interessant en wij stappen hierin.

De heer Boucke had daar nog een interessante vraag bij, namelijk om te kijken of het potentieel van treinverbindingen in relatie tot bijvoorbeeld Maastricht Aachen in kaart gebracht kan worden. Ik stel vast dat dat volgens mij geen onderdeel was van de besluitvorming in de provinciale staten van Limburg vorige week. Hij had het ook specifiek over een GA-luchthaven, een General Aviationluchthaven. Dat is het niet. Het is een

regionale luchthaven van nationale betekenis. Wat betreft de belangrijkste inzet die het Rijk op dit moment doet om te kijken welke passagiers je naar de trein kunt brengen, is de actieagenda AirRail de meest kansrijke optie. Die hebben we met name op Schiphol geënt voor de zes nabijgelegen bestemmingen. Op de regionale luchthavens zie je in mijn beleving namelijk dat die zes nabijgelegen bestemmingen, wellicht op een enkele vlucht naar Londen na, niet bediend worden vanuit de regionale luchthavens. Over het algemeen gaat het bijvoorbeeld toch om vakantievluchten naar verder weg gelegen bestemmingen. Daarvan heb ik niet het vermoeden dat die zich direct lenen voor het overstappen op de trein. Daarmee heb ik de vragen over Maastricht Aachen langsgelopen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister.

De heer Alkaya (SP):

Ik twijfel eigenlijk of ik hier alle informatie krijg. Dat is gewoon geen fijn gevoel als volksvertegenwoordiger. In vergadering van de provinciale staten aldaar is een akkoord bereikt waarin wordt gesproken over een bijdrage van het Rijk. Dat voorstel kwam van de VVD. Hier zegt de VVD ook: we willen dat Maastricht openblijft. De lokale VVD zegt dus: Maastricht moet openblijven en het Rijk moet betalen. Hier zegt de nationale VVD-fractie: Maastricht moet openblijven. En de VVD-Minister zegt: ik ga niet betalen, maar via Schiphol zou het eventueel wel kunnen. Ik herhaal mijn vraag dus simpelweg. Er is een rekening te betalen in Limburg. Wie gaat die rekening betalen als het aan de Minister ligt?

Minister Harbers:

Ik heb eerder gesprekken gehad met de mensen in Limburg, waarbij ze vanzelfsprekend wel informeerden of ik geld heb om mee te nemen naar Limburg. Ik heb toen bijvoorbeeld ook gewezen op de aangenomen Kamermotie om niet zonder instemming van de Kamer daartoe over te gaan. Los daarvan heb ik geen geld voor regionale luchthavens op de begroting staan. Ik heb ze toen ook gewezen op de mogelijkheid dat men in de gesprekken met Schiphol verkent of Schiphol er wellicht voor te porren is om dat te doen. Los daarvan zijn er een aantal investeringen te doen op de luchthaven Maastricht, bijvoorbeeld in onderhoud van de startbaan. In mijn optiek zijn die in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de eigenaren van de luchthaven. Ik heb natuurlijk ook de berichtgeving gehad over de besluitvorming in de Staten, maar ik heb na vrijdag geen formeel verzoek gekregen om nu een rijksbijdrage te doen. Als ik dat verzoek krijg, zou ik dat conform de aangenomen Kamermotie eerst voorleggen aan uw Kamer. Dat staat immers in de motie die is aangenomen. Maar goed, ik heb dat geld ook niet, zoals ik zojuist heb aangegeven. Ik denk dat de belangrijkste mogelijkheid die men heeft, is het interesseren van Schiphol om te kijken of zij een bedrijfsmatig belang zien om daar financieel aan deel te nemen.

De heer Alkaya (SP):

Dit verhaal zou nog enigszins interessant kunnen zijn of inhoudelijk hout kunnen snijden als Schiphol een op zichzelf staand bedrijf was, maar de rijksoverheid heeft het merendeel van de aandelen van Schiphol in bezit. Het maakt dus nogal wat uit wat het kabinet, de regering, vindt dat Schiphol zou moeten doen. De Minister sluit uit dat hij direct zal bijdragen aan de exploitatie van Maastricht Airport. Dat concludeer ik. Maar wil hij dan ook uitsluiten dat Schiphol dat zou moeten doen, gezien alle uitdagingen op Schiphol zelf? Is het niet veel verstandiger, gezien alle debatten die we hebben gevoerd, dat Schiphol zich concentreert op de eigen problemen in plaats van nu te gaan participeren in een andere luchthaven?

Minister Harbers:

Dat is uiteindelijk een investeringsbeslissing. Als die aan de criteria daarvoor voldoet – dat weet ik niet, want er is bij mijn weten nog geen besluit van Schiphol – zou die via de geëigende kanalen, dus aan de eigenaar van de staatsdeelnemingen, zijnde de Minister van Financiën, moeten worden voorgelegd. Ik weet niet waar de grens ligt voor wat men moet doen. Ik denk dat de heer Alkaya een punt zou hebben als ik tegen Schiphol gezegd zou hebben: joh, investeer in Maastricht Aachen Airport, zelfs als dat een investering is die bedrijfsmatig niet rendeert of niet interessant is. Maar ik heb niet zo'n vraag of verzoek neergelegd bij Schiphol. Het enige wat we hebben gedaan, met inachtneming van de motie die de Kamer eerder heeft aangenomen, is faciliteren dat er in ieder geval een gesprek plaatsvindt. Daarop is Schiphol zelf tot de conclusie gekomen: «We zeggen geen nee, we zeggen ook nog geen ja. Het zou interessant kunnen zijn, maar dan willen we eerst duidelijkheid over wat de provincie besluit over de toekomst van Maastricht Aachen en wie de noodzakelijke investeringen betaalt die nog moeten worden gedaan, zoals het onderhoud aan de startbaan.» Men heeft daarbij namelijk aangegeven dat men dat nog niet op voorhand gaat doen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister. Dan kunnen we naar het volgende blokje gaan.

Minister Harbers:

Dat is Groningen.

De voorzitter:

Groningen Airport Eelde, ja.

Minister Harbers:

Ook daar speelt eigenlijk dezelfde discussie. Ook daar is een inspanning nodig van de luchthaven en de regionale overheden om tot een levensvatbare businesscase te komen. Ook daar voert de luchthaven gesprekken met de Schiphol Groep. Ook daar geldt dat het primair aan de regio is om te besluiten over de toekomst van beide luchthavens en dat daarna de rol van het Rijk begint.

Daar speelt ook het vraagstuk waar bijvoorbeeld de heer Koerhuis en de heer Graus naar vroegen. Dat gaat zowel over Groningen als Maastricht Aachen. Welke rol kunnen beide luchthavens spelen om bijvoorbeeld vakantievluchten over te nemen van Schiphol? Beide luchthavens hebben in ieder geval ook zelf, na de problemen van de afgelopen weken, aangeboden om vluchten over te nemen. Dat is ook heel begrijpelijk vanuit de huidige problematiek rond Schiphol. Ik steun dan ook de inzet van Schiphol en de regionale luchthavens om de samenwerking te verbeteren en te bekijken wat regionale luchthavens kunnen bijdragen om die problematiek te verminderen. Ook hiervoor geldt weer dat we geen instrumenten hebben om verplaatsing af te dwingen. Het is uiteindelijk een zelfstandige beslissing van luchtvaartmaatschappijen om dat te doen, passend binnen de ruimte die regionale luchthavens hebben. Ik heb begrepen dat de gesprekken met Schiphol op dit moment worden geïntensiveerd en dat er door de drukte op Schiphol ook gesprekken op gang aan het komen zijn tussen vliegmaatschappijen en in dit geval Groningen Airport Eelde.

Er werd door de heer Goudzwaard gevraagd naar de afdoening van de motie-Koerhuis. Dat is voor mij nog steeds onderhanden werk, want die gesprekken zijn nog niet afgerond. Wat betreft de businesscase van Groningen Airport Eelde denk ik zomaar dat, mochten de gesprekken met luchtvaartmaatschappijen tot het succes leiden dat een aantal vakantievluchten worden overgeheveld, dat de komende tijd wellicht ook weer tot

een beter renderende businesscase leidt. Ook daarvoor geldt dat we zowel de kennis en expertise van Schiphol als de kennis die we op het ministerie hebben, natuurlijk kunnen aanbieden om te kijken hoe je zo'n businesscase nog verder kunt optimaliseren. Ook daarvoor geldt: mocht men wensen hebben om omgevingshinder aan te pakken, dan kunnen we in kaart brengen hoe we dat bij andere luchthavens hebben gedaan. Ik denk dat het goed is om even naar een tijdsverwachting te kijken en die te krijgen. We blijven vanzelfsprekend in overleg met regionale partijen. We kijken dan na de zomer wat bijvoorbeeld de overheveling van vakantie- vervoer al dan niet heeft opgeleverd en of dat qua kansen een duurzame, bestendige, betere businesscase oplevert. De motie-Koerhuis c.s. is wat mij betreft nog steeds onderhanden werk. In de brief die ik de Kamer voor dit debat stuurde, heb ik de eerste stand van zaken gegeven.

Dan de aandelen van Friesland Bank. Ook hiervoor geldt het antwoord dat ik zojuist aan de heer Alkaya gaf over een belang in Maastricht Aachen Airport. Ik kan en zal Schiphol niet dwingen om dit belang over te nemen. Dat is uiteindelijk een bedrijfsmatige afweging van de Schiphol Group zelf. We zitten in de fase dat ik vooral graag meehelp om de samenwerking tussen de luchthavens te bevorderen en om te bevorderen dat daar gesprekken over worden gevoerd en gevoerd zullen blijven worden om tot een goede propositie te komen.

Tot slot over dit blokje. Betreffende het luchthavenbesluit dat nog gemaakt moet worden, houd ik me aan de uitspraak van de Raad van State. Die zegt dat we daarop moeten landen in 2024. Ik leg voortdurend de vraag neer bij de regio om alles in het werk te stellen om tijdig een verkenning af te ronden, zodat wij over kunnen gaan tot het maken van dat luchthavenbesluit. Daarvoor moet men dan die formele aanvraag doen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik dank de Minister voor de uitgebreide beantwoording, in ieder geval wat betreft Eelde. De Minister zei: geen instrumenten. De Minister kan wel regie uitoefenen. Ik heb zelf Eelde en Maastricht Aachen uitgenodigd, samen met vliegmaatschappijen. Dan kun je toch mooie stappen zetten. Ik zou de Minister toch willen oproepen dat ook te gaan doen. Wat betreft «geen instrumenten»: vliegvelden hebben havengelden om vliegmaatschappijen ertoe te bewegen om ergens heen te vliegen. Het ging veel over de korte termijn rond Eelde. Ik heb zelf een stip op de horizon gezet. Als ik naar de start- en landingsbaan van Eelde kijk, lijkt die erg op die van Eindhoven. Eindhoven heeft 6 miljoen passagiers. Nu begrijp ik dat Eelde op korte termijn wel naar 1 miljoen passagiers kan, gegeven de geluidsruimte waar ze in zitten. Is de Minister ook bereid daarnaar te kijken en structureel vakantievluchten te laten overnemen?

Minister **Harbers**:

Ik zou overal naar willen kijken, maar het is in de eerste plaats een taak van de luchthaven om te zorgen dat je daar heel aantrekkelijk in bent, bijvoorbeeld door – de heer Koerhuis noemde het al – de havengelden. Daar kijken we overigens nog naar, ook aan de hand van de motie die de heer Koerhuis eerder heeft ingediend. Dat antwoord komt binnenkort. Havengelden kun je overigens niet onbepert verlagen of verhogen. Daar zitten regels achter, maar daar komen we uitgebreid op terug. Daarnaast speelt natuurlijk het vraagstuk dat de problemen op Schiphol, heel plat gezegd, niet van de ene op de andere dag zijn opgelost. Een hele belangrijke voorwaarde is vorige week ingevuld door een goed sociaal akkoord met de bonden, maar ik dring er ook steeds op aan, ook bij Schiphol, om goede gesprekken met de vliegmaatschappijen te voeren. Ik doe ook de oproep naar vliegmaatschappijen zelf om goed te kijken wat men kan doen om de komende tijd, de komende zomer en wellicht daarna, een aantrekkelijk product voor hun passagiers te bieden. Daar kunnen de regionale luchthavens een belangrijke bijdrage aan leveren,

denk ik, zeker degenen die ruimte hebben. Dat geldt namelijk niet voor allemaal, maar het zou wel voor Groningen Airport Eelde en Maastricht gelden. Ik hoop in die zin dat vliegmaatschappijen ook aan hun passagiers denken en kijken hoe men bijvoorbeeld gebruik kan maken van regionale luchthavens om daar een aantrekkelijker product te bieden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de Minister zeggen: het is een taak van de luchthaven, in dit geval luchthaven Eelde, om te zorgen dat er structureel vakantievluchten heen gaan en dat ze binnen de geluidsruimte naar 1 miljoen passagiers per jaar kunnen gaan. Maar ik wil die taak toch ook deels bij de Minister neerleggen. Ik wil graag dat we naar één luchthavensysteem in Nederland gaan. De Minister is aandeelhouder van Schiphol. Schiphol zou de belangen in Eelde van de Friesland Bank kunnen overnemen. Nogmaals, ik heb het zelf gedaan, maar de Minister kan de vliegmaatschappijen ook om de tafel roepen en regie uitoefenen.

Minister **Harbers**:

Ik hou niet zo verschrikkelijk veel van de hele dag taken uitoefenen waar ik verder geen enkel instrument voor heb. De oproep aan vliegmaatschappijen is gedaan door Schiphol, en ik doe dat als Minister hier nu ook. Die is helder. Maar dit is gewoon de wijze – ik kan het niet mooier maken, ook niet voor anderen in de Kamer die ernaar vroegen – waarop we niet alleen in Nederland, maar ook in Europa luchtvaart hebben georganiseerd. Ik denk dat wij die sector om goede redenen anders hebben georganiseerd, anders dan bij andere modaliteiten. Wij leggen bijvoorbeeld de weg aan of ondersteunen het openbaar vervoer, maar we hebben deze sector zo georganiseerd dat er een luchthaven is met eigenaren. Die eigenaren vragen we vervolgens om de luchthaven rendabel te exploiteren en om er alles aan te doen om een aantrekkelijk product te leveren. Ik denk dat de regionale luchthavens een heel aantrekkelijk product hebben, want zelfs als het op Schiphol niet druk is, kom je altijd nog sneller door alle stappen heen op een regionale luchthaven. Als je in Noord-Nederland woont, hoef je niet eerst een heel eind naar Schiphol te reizen. Ik denk dat het belangrijkste werk is dat die aantrekkelijkheid zo maximaal mogelijk wordt uitgevent, zeker in deze tijden, waarin een andere luchthaven het even moeilijk heeft. Dat zou een extra stimulans kunnen zijn om vluchten over te nemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer de Minister. Er zijn verder geen vragen meer aangaande Groningen Airport Eelde, dus we gaan naar het volgende blokje. Ik geloof dat dat het voorlaatste blokje is.

Minister **Harbers**:

Ja, het voorlaatste. Er waren nog een paar vragen over de niet-geopende luchthaven Lelystad. Die vragen kennen twee verschillende smaken. Er werd gevraagd, onder anderen door de heer Van Haga, of Lelystad zo snel mogelijk open kan en er werd gevraagd om Lelystad vooral niet te openen, bijvoorbeeld door de heer Van Raan, de heer Alkaya en mevrouw Kröger. Het antwoord daarop zal saai zijn, aangezien ik het al eerder aan de Kamer heb gegeven. Lelystad is voor mij onderdeel van het bepalen van de toekomst van Schiphol, zoals ook in het coalitieakkoord, dat ik als opdracht beschouw, is meegegeven. Dat betekent dat er in 2022 een besluit wordt genomen over het al dan niet openen van Lelystad Airport. Dat bereid ik voor op het moment dat ook de besluitvorming over Schiphol afgerond is.

Daarbij spelen nog twee dingen een rol. Mocht het besluit worden genomen om Lelystad Airport te openen, dan dient er vanzelfsprekend een natuurvergunning te zijn. Dat moet volledig, goed onderbouwd en

dichtgetimmerd zijn. Het is aan de luchthaven om een aanvraag daartoe in te dienen bij het bevoegd gezag, zijnde de al eerder genoemde Minister voor Natuur en Stikstof. Ondertussen heeft het bedrijf Lelystad Airport een procedure aangespannen tegen het besluit van de collega voor Natuur en Stikstof om de eerder ingediende PAS-melding niet om te zetten in een vergunning. Net als ieder ander bedrijf en iedere andere organisatie komt Lelystad Airport het recht toe om de rechtsmiddelen aan te wenden die het tot zijn beschikking heeft. Lelystad heeft een sommatie gestuurd naar de Minister voor Natuur en Stikstof om het niet-legaliseren van de melding te heroverwegen. Ik treed daar verder niet in. De Minister voor Natuur en Stikstof behandelt dat verzoek. Ik heb slechts kennisgenomen van de brief van Lelystad Airport aan de Minister voor Natuur en Stikstof. De argumentatie van de luchthaven zal door het bevoegd gezag gewogen moeten worden. Het bevoegd gezag zal daar iets van moeten vinden. Ik wacht dat met vertrouwen af.
Dat waren de antwoorden over Lelystad Airport.

De voorzitter:

Ik zie geen interrupties, dus u kunt doorgaan naar het volgende blokje.

Minister Harbers:

Ik kom op de luchthavens in de Cariben en met name op de verduurzaming daarvan. De heer Boucke vroeg daarnaar. Ik zie zeker mogelijkheden om met name vluchten binnen de Cariben te verduurzamen, zeker als je voorziet dat het overgaan op elektrisch vliegen waarschijnlijk begint met kleinere toestellen op kortere afstanden. Hij vroeg ook waar dat niet het geval zou kunnen zijn. Ik denk dat de geografie al aangeeft dat het vooral tussen de Bovenwindse en de Benedenwindse Eilanden zal starten, omdat de lange afstand tussen de Bovenwindse Eilanden en de Benedenwindse Eilanden zich er waarschijnlijk niet gelijk voor leent om elektrisch te overbruggen. Er is ook een masterplan met een roadmap gemaakt voor elektrisch vliegen. Het is nu aan de sector en aan de landen om daar opvolging aan te geven, maar ik merk dat men daar enthousiast over is. Wat betreft de autonome landen: wij hebben daar geen bevoegdheid als het gaat om de luchtvaart en de luchtvaartmaatschappijen. De regeringen van die drie landen hebben hun eigen luchtvaartautoriteit. Met de drie luchthavens in Caribisch Nederland, op de BES-eilanden, zijn we wel in gesprek over de wijze waarop zij de grondoperatie kunnen verduurzamen. Net als in Europees Nederland ligt de verantwoordelijkheid bij de exploitant van de luchthaven, maar we denken wel mee. Door de kleinschaligheid zie ik daar wel eerder kansen opdoemen dan bij de regionale luchthavens in continentaal Nederland. Ik zal u vanzelfsprekend informeren over de nieuwe ontwikkelingen op dit gebied. Ik denk dat een geschikt moment daarvoor is als alle partijen in Caribisch Nederland bij elkaar komen tijdens de week over elektrisch vliegen, die in november op Aruba wordt gehouden. Daar komen een aantal van deze initiatieven bij elkaar en wordt onderling kennis uitgewisseld. Ik denk dat dat een mooi moment is om de Kamer over de ontwikkelingen te informeren. De laatste vraag ging over het wereldwijde tekort aan piloten. Die vraag werd gesteld door de heer Graus, die vanavond ook als dienstdoend voorzitter functioneert. Ik denk nog steeds dat de luchtvaart een hele mooie sector is om in te werken, zeker gezien alle transities en verduurzaming die de sector in de komende decennia gaat doormaken. Het is daarom goed dat we de KLM Flight Academy hebben. Ik heb overigens geen signalen dat KLM andere plannen zou hebben met de KLM Flight Academy, maar ik zal dat zo nodig bespreken. Het is een van de fundamenten onder de businesscase van Groningen Airport Eelde, dus het zou heel mooi zijn als het daarmee een bestendige toekomst heeft.
Dank u wel, voorzitter.

De heer **Boucke** (D66):

Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. De Minister deed net de toezegging dat hij in november een brief zal sturen, na de conferentie op Aruba over elektrisch vliegen. Kan hij in die brief ook nadrukkelijk ingaan op de vraag om hoeveel vluchten het gaat en binnen welke termijn, voor zover daar al een beeld van is?

Minister **Harbers**:

Ik denk dat het goed is om dan de balans op te maken. De heer Boucke vroeg daar ook in dit debat naar, maar op dit moment zijn we nog niet zover dat we al aantallen of percentages kunnen noemen. Zodra we daar meer zicht op hebben, bijvoorbeeld na die conferentie in november, zal ik dat meenemen in de brief. Als we die duidelijkheid nog niet hebben, zal ik dat ook melden in de brief. Ik zal in ieder geval melden wat we al wel weten.

De **voorzitter**:

Dank, meneer de Minister. Dan gaan we naar de tweede termijn van de Kamer, met één minuut per fractie. We beginnen met meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil in mijn tweede termijn nog even doorvragen over Eelde. Ik begrijp dat het ministerie bezig is om de motie van mijzelf, de heer Van der Molen en de heer Graus uit te voeren. Daar ben ik heel blij mee. Die gaat over het maken van een goede businesscase voor Eelde. Maar ik zou daar graag de stippen die ik heb gezet, aan toe willen voegen. Die kwamen vorige week al naar voren. Ik noem het overnemen van duizenden vakantievluchten in de zomer, het op korte termijn kunnen vervoeren van 1 miljoen passagiers binnen de huidige geluidsruimte en, op de lange termijn – ik zet die stip toch maar – de 6 miljoen passagiers die Eindhoven met één baan kan vervoeren. Ik wil de Minister vragen om dit mee te nemen. Ik hoop dat ik daar geen tweede motie voor hoef in te dienen.

Tot slot, voorzitter. Mevrouw Kröger doet voorkomen alsof zij een motie door de Kamer heeft laten aannemen waarin staat dat er geen vluchten meer naar Brussel mogen worden uitgevoerd. Ik heb die motie er nog eens bij gepakt, ook naar aanleiding van de motie die zij gisteren heeft ingediend en waar zij ook uitspraken over deed. Die motie roept op tot een gesprek met de sector, met als inzet om vluchten uit te faseren. Er staat niet dat de vluchten per direct uitgefaseerd moeten worden. Dat staat er in de verste verte niet.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis van de VVD.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben mij geheel bewust van de motie die ik in 2019 heb ingediend en die is aangenomen. In 2019 was de inzet om de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel uit te faseren. Dat staat er: het uitfaseren van de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel. Mijn vraag aan de heer Koerhuis is de volgende. Er is één vlucht eraf in, wat is het, drie jaar. Vindt de heer Koerhuis dat KLM en de Minister hun best doen om de vluchten naar Brussel uit te faseren?

De **voorzitter**:

Dit is de laatste tegenvraag die ik toesta.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nee. Er staat nog een bijzin voor: «in overleg met de sector». Ik spreek ook met KLM, net zoals mevrouw Kröger met KLM spreekt. Korte- en middellangeafstandsvluchten binnen Europa zijn gewoon belangrijk voor de hubfunctie, dus dat wil ik in dezen aangeven. In ieder geval voor mij is die hubfunctie van Schiphol als internationaal knooppunt van lijnvluchten heel belangrijk, want dat zorgt voor de bereikbaarheid van Nederland, voor bedrijvigheid en voor de 300.000 banen die ervan afhankelijk zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Meneer Van Raan, Partij voor de Dieren. Dan kunt u ook meteen de vraag stellen die u net had over verduurzaming en innovatie.

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

Voorzitter, dank u wel. Ik wil eerst maar even onze belofte aan de heer Van Haga inlossen en een tweeminutendebat aanvragen. Wat mij betreft mag hij dan als eerste spreker.

De **voorzitter**:

Dat is heel collegiaal van u.

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

Ja, bij dezen. Ook dit debat is toch weer een soort voortzetting van het sprookje van de luchtvaart. Ik heb twee vragen aan de Minister. Eén. Hij doet voorkomen alsof de Raad van State hem tot 2024 gegeven heeft om die natuurvergunningen voor elkaar te krijgen. Dat is typisch een voorbeeld van «schiphollen». De Raad van State heeft al in 2014 gezegd dat dat al vanaf 2014 geregeld had moeten zijn. Het is uitstel op uitstel op uitstel: geen natuurvergunningen. Ik vraag me af hoe deze Minister het voor zichzelf kan verkopen, wanneer het gaat om vertrouwen in de rechtsstaat en vertrouwen van de burger in de politiek, dat die lucht-havens zonder natuurvergunning kunnen opereren. Dat kan helemaal niet, dus is hij van plan daar hard op in te grijpen?

Dan het laatste punt, voorzitter, want ik zie u naar uw microfoon grijpen. Is het nou zo dat er in het geval van Rotterdam Airport inderdaad geen lvb kan komen, omdat er geen gedragen participatie geweest? Want de gemeente is opgestapt en de burgers zijn opgestapt, dus dat kan per definitie geen gedragen participatietraject zijn. Klopt die aanname, ja of nee?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Meneer Goudzwaard.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Nee, geen tweede inbreng, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Goudzwaard namens JA21. Meneer Boucke, D66.

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb tijdens dit debat een lans willen breken voor innovatie van de luchtvaart en tegelijkertijd verduurzaming van die luchtvaart. Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik zou de Minister nog wel een vraag willen stellen over de bereikbaarheid van Maastricht en met name het potentieel van treinverbindingen. De gemeente vraagt hier zelf om, dus mijn vraag zou zijn: hoe kan de Minister vanuit het Rijk bijdragen aan de behoefte die er is op lokaal niveau?

Ik heb begrepen dat de Minister een toezegging heeft gedaan om bij de brief over CO₂-emissieplafonds ook de regionale luchthavens te betrekken. Hij heeft nog niet besloten of dat via de luchthavenbesluiten moet. Ik kijk uit naar zijn brief waarin hij ook nadrukkelijk de regionale luchthavens hierbij betreft.

Voorzitter. Ten slotte kijk ik ook uit naar de brief over de verduurzaming van de Caribisch Nederland en de kansen die daar liggen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke namens D66. Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou me heel graag aansluiten bij de vraag van de heer Van Raan over Rotterdam The Hague Airport. Is het, gegeven het feit dat de omwonenden en de gemeente Rotterdam uit het overleg zijn gestapt, überhaupt mogelijk dat er nog een uitkomst komt? Zou de Minister daar niet in moeten interveniëren om de opdracht uit de Luchtvaartnota daadwerkelijk te laten uitvoeren en dus ook naar krimp te kijken?

Voorzitter. Dan over de korteafstandsvluchten, want de Minister zegt heel kort: ik heb geen instrument om die te verbieden. We zitten in een oorlog in een Europa. We stevenen af op een oliecrisis. Het Internationaal Energieagentschap zegt: ga echt drastisch olie besparen. Wij vliegen nog steeds op een afstand die makkelijk met de trein te doen is.

Op het onderwerp korteafstandsvluchten zou ik ook graag van de Minister willen weten of het klopt dat er nog gewoon gevlogen wordt tussen Schiphol en Rotterdam The Hague Airport. Zo ja, kunnen we daar dan heel snel mee stoppen? Want dát mag wel verboden worden.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger namens GroenLinks. Meneer Alkaya, Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Minister voor het beantwoorden van onze vragen. Hij maakt wat ons betreft zijn rol eigenlijk te klein als het gaat om Rotterdam The Hague, als het gaat om andere luchthavens, als het gaat om inspraak van de omwonenden, als het gaat om de financiën, als het gaat om de regie. Daarover was ik het tot mijn verbazing eigenlijk eens met de VVD. Die zei: je moet daarin veel meer regie nemen; je moet nadenken over één luchtvaartstelsel. Waarschijnlijk zullen we er inhoudelijk heel erg met de VVD over van mening verschillen waar we naartoe moeten, maar ik ben het er in ieder geval mee eens dat de Minister daar meer regie op zou moeten hebben.

Dat geldt ook voor Maastricht. De provinciale staten hebben aangegeven dat het Rijk moet bijdragen. De Minister zegt: ik ga dat niet doen, en ik heb ook niet aan Schiphol gevraagd om dat te doen. Maar het is wel aan mij als volksvertegenwoordiger om te controleren of dat geld wordt uitgegeven en of het goed is besteed, of het onderbouwd is, of het beargumenteerd is. Ik zal hier dus ook op doorgaan in het debat over staatsdeelnames met de Minister van Financiën – ik hoor nu dat de Minister verwijst naar Schiphol en de Minister van Financiën – als het gaat over Schiphol. Het is namelijk onze taak om ervoor te zorgen dat het geld van de samenleving goed besteed is. Ik ben er niet principieel op tegen dat er geld naar de luchthaven in Maastricht zou moeten, maar ik ben er gewoon nog niet van overtuigd dat dat op dit moment de beste besteding is van het geld van de samenleving. Een echt debat daarover heb ik ook nog niet kunnen voeren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya namens de Socialistische Partij. Meneer Koerhuis, als u heel even het voorzitterschap kunt waarnemen voor één minuut, dan ben ik u dankbaar.

Voorzitter: Koerhuis

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Mijn vraag over het pilotentekort werd verkeerd begrepen door de Minister. Het gaat niet zozeer om de KLM Flight Academy. Ik heb die wel genoemd bij Groningen Airport Eelde, maar de regering is natuurlijk aandeelhouder van KLM en ook van Schiphol. We gaan last krijgen van het pilotentekort. Dat is wereldwijd. Daarom vraag ik om een oplossing daarvoor, want dat gaat ook KLM raken.

Tot slot, meneer de voorzitter. De motie-Graus/Koerhuis/Van der Molen ging nadrukkelijk over het nationaal belang van Maastricht Aachen Airport. «Nationaal belang» betekent: de regering en de Tweede Kamer. Ik heb toen ook gezegd: of het geld nu bij het Rijk vandaan komt, bij de Schiphol Group, waar de regering grootaandeelhouder van is, en/of de provincie Limburg, dat maakt mij niet uit. Dat gaat allemaal gebeuren. Het maakt mij niet uit of het direct bij de regering vandaan komt. Het mag natuurlijk ook indirect via de Schiphol Group lopen, zoals de Minister al aangaf. Daar is de regering namelijk grootaandeelhouder van. Daarom wil ik ook actie ten aanzien van die motie-Graus/Koerhuis/Van der Molen om Maastricht Aachen Airport te redden, want het is van nationaal belang. Ik wil dat die motie wordt uitgevoerd.

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het voorzitterschap terug aan de heer Graus.

Voorzitter: Graus

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. De Minister kan meteen doorgaan. Ik stel voor dat we enkel nog een vraag stellen. We zitten nu wel wat beter in de tijd, maar stelt u gewoon één korte vraag ter verduidelijking, alstublieft. Meneer de Minister.

Minister Harbers:

Voorzitter. Er is nog een overzichtelijk aantal vragen gesteld. Zoals ik al aangaf aan de heer Koerhuis is zijn motie nog niet afgedaan. Daar zijn we nog mee bezig. Hij vroeg ook aandacht voor de stippen op de horizon daarbij. Als we in gesprek zijn, kunnen we vanzelfsprekend kijken in hoeverre die realistisch zijn. Dat zeg ik er ook maar bij. Ik vind 1 miljoen en 6 miljoen passagiers wel kolossale aantallen, ook als je het vergelijkt met andere regionale luchthavens. Rotterdam Airport haalt dit ook nog niet, om het zo maar even te zeggen. Ik ben vanzelfsprekend bereid om in die gesprekken te kijken wat daarvoor nodig zou zijn. Maar ik denk dat het gewoon begint bij: hebben we alle criteria of voorwaarden voor een realistische businesscase over en weer goed in beeld, zodat de regio ook weer verder kan met die kennis bij het maken van een voorstel?

De heer Koerhuis (VVD):

Op korte termijn 1 miljoen is volgens mij toegestaan binnen de huidige geluidsruimte. Rotterdam-Den Haag vervoert 2 miljoen passagiers, meen

ik, en Eindhoven 6 miljoen. Zo gek is die 1 miljoen op korte termijn dus niet, gegeven het feit dat ze allemaal gewoon één baan hebben. Dan wat betreft die 6 miljoen: vergeet niet dat we pre-corona bijna 80 miljoen passagiers op Schiphol hadden. Daar zitten een hoop vakantievluchten bij, waarvan ik zeg: kunnen we die niet structureel naar Eelde doen? De Minister zegt: het is heel kolossaal. Nou ja, ik zet die 6 miljoen dan even af tegen de 6 miljoen die Eindhoven heeft. Ik zeg het als stip op de horizon voor de lange termijn. Gegeven het feit dat Schiphol ook 80 miljoen passagiers vervoert, is die 6 miljoen niet zo kolossaal, als je het daartegen afzet.

Minister Harbers:

Helder. Ik ben bereid om iedere onmogelijke vraag te stellen. Ik wijs er alleen op dat het in de kern ook gaat om de luchtvaartmaatschappijen, die zelf een inschatting maken van welke markt ze kunnen bedienen en waar ze passagiers kunnen ophalen. Daarbij speelt natuurlijk wel het vraagstuk dat het voor een aantal luchtvaartmaatschappijen sowieso onaantrekkelijker is om vanaf meerdere luchthavens te gaan opereren in plaats van één, ook in termen van waar hun bemanningsleden wonen en hoe snel die op de luchthaven kunnen zijn. Maar ik koppel vanzelfsprekend ook bij een volgend debat terug hoe het staat met de uitvoering van de motie. Ik moet de heer Van Raan op één onduidelijkheid wijzen. Het is niet zo dat ik heb gezegd dat de Raad van State zegt dat ze in 2024 een stikstofvergunning moeten hebben. Bovendien doet het bevoegd gezag, de Minister voor Natuur en Stikstof, de handhaving op de Wet natuurbeschermingsvergunning. De opdracht is om in 2024 een luchthavenbesluit te hebben. Het proces moet dus op tijd doorlopen worden.

Dan Rotterdam The Hague Airport. Ik heb in de eerste termijn aangegeven dat er aan het eind van de rit – dat is op het moment dat men naar mij toe komt met de uitkomsten van de verkenning en met de aanvraag voor een luchthavenbesluit – duidelijk moet zijn hoe het participatieproces is gelopen. Ik loop daar niet op vooruit. Als ik de regionale pers volg, dan is dat naar mijn idee nog niet afgerond. Ik wacht eerst de conclusies af voordat ik daar een oordeel over heb. Ik ga dus niet nu al bij voorbaat zeggen wat er per definitie wel of niet uit de verkenning kan komen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat snap ik. De Raad van State had het inderdaad over het lvb en de natuurvergunning. Daar heeft de Minister gelijk in. Dat neemt echter niets weg van het feit dat de Minister de indruk wekte dat de Raad van State het nu oké vindt dat je het tot 2024 uitstelt, dat je het uitrekt. Dat had in 2014, al voor Groningen, geregeld moeten zijn. Dat ontkent de Minister toch niet?

Mijn vraag gaat eigenlijk over Rotterdam. De Minister zegt dat hij gaat afwachten wat uit het proces komt, maar daar vroeg ik niet naar. Ik vroeg: wat zijn de voorwaarden op grond waarvan de Minister een participatietraject als voldoende beschouwt? Ik denk dat elke luchthaven daar recht op heeft. Ik denk dat de Minister er goed aan doet om die duidelijkheid te geven. Het kan toch niet zo zijn dat een participatietraject waarbij de gemeente en de burgers zelf zijn weggelopen, als voldragen wordt ervaren? Kan de Minister duidelijkheid geven aan de luchthavens?

Minister Harbers:

Ik heb in de eerste termijn duidelijkheid gegeven over wat ik vraag van de luchthavens. Ze zullen inzichtelijk moeten maken hoe het participatieproces is verlopen, tot welke conclusies ze zijn gekomen en hoe breed gedragen die zijn. Dat oordeel heb ik niet gekregen van Rotterdam The Hague Airport. Op het moment dat ik dat krijg, zal ik dat beoordelen. Ik ga niet nu op voorhand al conclusies trekken over het proces, zoals ik dat op

dit moment vanuit de pers waarneem. De conclusie is volgens mij wel dat daar nog werk aan de winkel is.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het blokje Boucke. De heer Goudzwaard had namelijk geen tweede termijn. Dan komen we vanzelf bij u terecht, mevrouw Kröger. We zijn er bijna.

Minister Harbers:

De heer Boucke vroeg naar de treinverbindingen. Zeker bij bijvoorbeeld Maastricht is het zaak om te kijken hoe we de internationale treinverbindingen als kabinet verder willen stimuleren. Mijn collega, Staatssecretaris Heijnen, heeft daar ook allerlei acties op lopen. Ik denk dat dat de geëigende acties zijn, maar ook de plek waar het debat gevoerd zou moeten worden. Ik zit gewoon niet in dat onderwerp. Dat behartigt zij. Ik weet dat ze daar zeer toegewijd mee bezig is. Dat bespreekt ze ook met de buurlanden, zeker bij een onderwerp als Maastricht. Ze kijkt bijvoorbeeld om de Drielandentrein richting België en Duitsland meer body te geven. Dan de CO₂-brief. Volgens mij was dat meer een opmerking over wat de heer Boucke straks verwacht. Die brief komt in het najaar.

Dan mevrouw Kröger. Ik gaf net aan meneer Van Raan aan – dat zei ik ook in mijn eerste termijn – dat ik dit niet het moment acht om te gaan interveniëren.

Ze vroeg ook naar de korteafstandsvluchten. De enige vluchten die tussen Schiphol en Rotterdam The Hague Airport vliegen, zijn positioneringsvluchten – die zijn er zeer beperkt – om op de goede startbestemming te komen. Een enkele keer gaat het om uitwijkvluchten. Dat wilde ik zeggen over die vluchten.

De voorzitter:

De Minister is klaar met het blokje. Dan kan mevrouw Kröger nu haar vraag stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wilde heel even terugkomen op het antwoord dat de Minister gaf aan de heer Van Raan, namelijk dat het besluit over Lelystad Airport, het luchthavenbesluit, pas in 2024 komt. Klopt het dat dat net gezegd werd?

Minister Harbers:

Nee. 2024 ging over Groningen Eelde.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Oké.

Minister Harbers:

Zo heb ik de vraag in de eerste termijn ook geïnterpreteerd. Daar ging in ieder geval mijn antwoord over, over de Raad van State die heeft vastgesteld dat uiterlijk 2024 een luchthavenbesluit voor Groningen Eelde genomen moet zijn.

De heer Van Raan (PvdD):

Het zou heel goed kunnen dat de Minister het zo bedoeld heeft. Maar ik heb hier opgeschreven dat het eigenlijk gold voor alle lvb's. Maar misschien heb ik het verkeerd gehoord. We gaan het terugluisteren.

De voorzitter:

Dat zal vast het geval zijn.

De heer Van Raan (PvdD):

En anders corrigeert de Minister het nu, kennelijk.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, wilde u nog iets aanvullen?

Minister Harbers:

Misschien een verduidelijking op dit punt. De uitspraak van de Raad van State ging specifiek over Groningen Eelde, maar we proberen natuurlijk voor alle regionale luchthavens tijdig, en het liefst uiterlijk 2024, die luchthavenbesluiten te hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dus dan is de vraag: is het zo dat voor Lelystad Airport in 2024 het luchthavenbesluit genomen wordt?

Minister Harbers:

Nee, dan moet ik daar weer de uitzondering op maken. Voor Lelystad Airport geldt dat het een luchthaven is die niet open is, en waarbij om te beginnen nog een besluit genomen moet worden of en wanneer het open gaat. Waar ik 2024 noem, geldt dat voor de bestaande regionale luchthavens en niet voor Lelystad. Voor Lelystad geldt wat ik aangaf: later dit jaar volgt een besluit over het al dan niet openen van Lelystad, en wanneer en onder welke voorwaarden.

De voorzitter:

Het blokje Alkaya.

Minister Harbers:

De heer Alkaya. Waar het gaat over de regionale luchthavens en het luchthavensysteem, vul ik de rol in exact conform afgesproken is in de Luchtvaartnota. Daarin staat uitvoerig beschreven hoe de regierol eruitziet en wat er allemaal bij hoort. Er is op dit moment geen of nog geen sprake van een deelname of investering van Schiphol in Maastricht Aachen Airport. Op het moment dat men daar wel toe zou besluiten, wordt de Kamer vanzelfsprekend daarover geïnformeerd conform alle afspraken die er zijn over hoe dit soort dingen gaat bij staatsdeelnemingen. Maar op dit moment is dat niet aan de hand. Ik ben het met de heer Alkaya eens: als zoiets gebeurt, moet de passende volksvertegenwoordiging, hier, dan wel in Limburg, afhankelijk van hoe het besluit eruitziet, daar vanzelfsprekend over geïnformeerd worden.

De vraag van de heer Graus over de Flight Academy. De heer Graus wees ook nog op het feit dat wij aandelen hebben, overigens niet in KLM maar in Air France-KLM. Zoals het hoort bij de rol van aandeelhouder, gaan wij niet op de uitvoerende stoel zitten van het bedrijf erachter. Bovendien zijn we niet de enige aandeelhouder. Maar ter geruststelling zeg ik: er zijn ons geen signalen bekend van tekorten bij de operatie of bij piloten. Er zijn ons ook geen signalen bekend dat men iets van plan zou zijn met Flight Academy. Ik denk dat de vrees van de heer Graus is dat het afgebouwd zou worden. Volgens mij draait dat gewoon. Dat geeft mij in ieder geval nu geen aanleiding om iets te doen. Maar mochten daar ooit zorgen ontstaan, dan is de heer Graus waarschijnlijk de eerste om dat aan mij te melden. Maar op dat front is er volgens mij nog rust.

Bij Maastricht Aachen Airport wijst hij ook op een aantal aspecten van de motie. Ook hiervoor geldt, net als voor de motie over Groningen Airport Eelde, dat ik in de brief heb aangegeven wat de stand van zaken nu is. Ik heb in de eerste termijn ook aangegeven hoe naar mijn oordeel met het besluit van de provincie van afgelopen vrijdag in de hand weer een aantal vervolgstappen kunnen worden gezet, waaronder waarschijnlijk vervolgoverleg met Schiphol. Ik kijk even wat daaruit komt. Daar zou uit kunnen komen dat Schiphol besluit om op welke wijze dan ook deel te nemen in de luchthaven. Dan denk ik dat de uitleg die de heer Graus zojuist aan zijn motie gaf een van de mogelijke uitwerkingen zou kunnen zijn van de

motie die hij indiende. Maar zover zijn we nog niet. Op het moment dat het zover is, informeer ik de Kamer daar vanzelfsprekend over.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de Minister, voor de beantwoording. Er zijn nog een tweetal toezeggingen gedaan. Luistert u even mee of die goed geformuleerd zijn?

- De Kamer wordt in november 2022 geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van elektrisch vliegen in de Caribisch Nederland, inclusief het aantal vluchten en de termijn. Deze toezegging is gedaan aan meneer Boucke.
- In de reeds toegezegde brief over een CO₂-plafond voor de luchtvaart zal de Minister nadrukkelijk ook ingaan op de regionale luchthavens. Deze toezegging is ook gedaan aan meneer Boucke.

Verder is er een tweeminutendebat aangevraagd door meneer Van Raan. Ik vind het zeer sympathiek dat hij meneer Van Haga daar de eerste spreker laat zijn. Dat wordt natuurlijk doorgeleid naar de Griffie plenair. We gaan elkaar daar dus nog zien.

Meneer Alkaya heeft nog een nabrander. Ik hoop dat het geen uitbrander is.

De heer Alkaya (SP):

Nee. Die hoort u van mij nauwelijks, voorzitter. Volgens mij heb ik ook een toezegging gehoord, namelijk dat de Minister ons zal informeren op het moment dat er een verzoek binnenkomt om op de een of andere manier mee te doen aan de financiering van Maastricht Aachen Airport. Hij zei: «Ik heb kennisgenomen van wat er in de media staat en van wat er is besproken, maar er is nog geen formeel verzoek binnengekomen. Op het moment dat het binnenkomt, zal ik de Kamer informeren.»

De voorzitter:

U heeft het de Minister gemakkelijk gemaakt door te zeggen dat u er bij het debat over staatsdeelnemingen wel over gaat beginnen. De Minister denkt dan: ik ben lekker van die vraag van meneer Alkaya af.

Minister Harbers:

Dat klopt. Als dat niet komt, dan kan ik de Kamer niet informeren. Ik informeer de Kamer overigens nog over het vervolg van de afdoening van de motie-Graus. Daar is dit ook een element in.

De voorzitter:

Bedankt, meneer Alkaya. Ik dank de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd. Ik dank onze trouwe bodes, de Dienst Verslag en Redactie, de Minister en zijn hele team, alle leden der Staten-Generaal en onze trouwe griffier. Dank u wel. Een hele gezegende avond en een behouden thuiskomst.

Sluiting 20.48 uur.