

2

Vragenuur: Vragen Goudzwaard

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

Vragen van het lid Goudzwaard aan de minister van Financiën over het schrappen van vele vluchten door Schiphol waardoor honderdduizenden vakantiegangers gedupeerd dreigen te worden.

De voorzitter:

Aan de orde is het mondelinge vragenuur. Ik heet de minister van Financiën, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het mondelinge vragenuur op een andere manier volgen van harte welkom. Ik geef meteen het woord aan de heer Goudzwaard van JA21. Hij heeft een vraag aan de minister van Financiën over het schrappen van vele vluchten door Schiphol, waardoor honderdduizenden vakantiegangers gedupeerd dreigen te worden. Het woord is aan de heer Goudzwaard.

□

De heer Goudzwaard (JA21):

Voorzitter. Vandaag spreken we helaas weer over het wanbeleid op Schiphol. Afgelopen week bleek dat Schiphol de komende weken 30% van de vluchten gaat annuleren. Honderdduizenden vakantiegangers zien hun welverdiende vakantie in het water vallen, doordat de Staat het naliet om in te grijpen. Sinds april staan mensen urenlang in de rij. Het is nu echt tijd om in te grijpen. Nederland heeft bijna 70% van de aandelen van Schiphol in handen. Het belang van de Staat in onze nationale luchthaven is bijzonder groot. De Staat kan zich als grootaandeelhouder niet verschuilen achter een technisch verweer.

Het kabinet kan door actief aandeelhouderschap bijdragen aan het borgen van publieke belangen. Dat betekent het sturen op vier aandachtsgebieden: op strategie, op financieel gezonde deelnemingen, op het goedkeuren van investeringen en op een goed ondernemingsbestuur. Dat stelt de Algemene Rekenkamer in het rapport De Staat als aandeelhouder. In dat rapport wordt Schiphol zelfs specifiek benoemd.

Ik heb de volgende vragen aan de minister. Erkent de minister dat de Staat als grootaandeelhouder een actieve positie moet innemen? Weet de minister al hoe Schiphol de financiële compensatie gaat regelen? Wat betekent dat voor de Staat? En wat betekent dat voor de belastingbetaler?

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de minister.

□

Minister Kaag:

Veel dank. Ook veel dank aan de heer Goudzwaard. Ik weet dat deze Kamer veelvuldig in overleg is met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Hij heeft op 16 juni een update gestuurd over de zomerdrukke op Schiphol. Daarin

heeft hij uitgelegd dat Schiphol op grond van de Wet luchtvaart verplicht is tot exploitatie van de luchthaven en de voorzieningen moet treffen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenvluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenverkeer op de luchthaven. Dat staat helder in de brief.

Voordat ik ga toelichten wat de heer Goudzwaard gevraagd heeft, wil ik zeggen dat wij het met z'n allen ontzettend vervelend vinden dat zo veel mensen in onzekerheid leven. Iedereen die dat kan, spaart voor de zomervakantie. Men kijkt ernaar uit. Na twee lange coronajaren is het moment aangekomen dat mensen met hun tasje of koffertje op reis kunnen. Veel mensen gaan familie en vrienden in het buitenland bezoeken.

Het actief aandeelhouderschap wordt vervuld door de heer Harbers, de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mijzelf, vanuit de financiële kant. Wij zijn dagelijks in gesprek met Schiphol om te kijken wat ze hebben gedaan en hoe ze oplossingen bieden op korte en langere termijn. Wij blijven er druk op uitoefenen dat de voorzieningen op orde moeten zijn. Wij hebben bijvoorbeeld toestemming gegeven voor een verhoging van €5,25 voor de zomer, de zogenaamde Schipholtoeslag. Vanaf 1 september is die toeslag €1,40 per uur. Verder zijn wij dagelijks in gesprek met Schiphol en de heer Benschop en zijn team, zodat we weten wat er gaat gebeuren.

De heer Harbers heeft vandaag nog toegelicht dat er duidelijkheid moet komen voor de reizigers over wat de besluiten zijn van de slotcoördinator. Die wordt weer geïnformeerd door de airlines zelf. Ik ben nog niet in staat om te beoordelen wat het mogelijke verlies aan rendement is voor de Nederlandse Staat, want de claims gaan tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. We kennen de zaken nog niet. Als die voor de rechter komen, dan is het aan de rechter om die te beoordelen. Wat de Nederlandse Staat betreft is het aan Schiphol om tot een settlement te komen.

De heer Goudzwaard (JA21):

De aandeelhouders kunnen bij het bestuur en de raad van commissarissen om een aandeelhoudersvergadering verzoeken. Bij een meerderheid van 70% is daar zeker sprake van. Wordt het verzoek niet ingewilligd, dan kunnen aandeelhouders een machtiging afdwingen bij de rechter.

Dan kom ik nog op twee andere vragen: hoe kijkt de minister nou naar haar rol in dit proces en is de minister van plan om een aandeelhoudersvergadering af te dwingen in deze kwestie?

Minister Kaag:

Wat betreft het tweede gaat u ervan uit dat we, als de aandeelhouders bij elkaar komen, nu acuut de problemen op Schiphol nog verder gaan oplossen. Ik denk niet dat dat het geval is, want Schiphol, de heer Benschop, heeft, ook in overleg met de bonden en de luchtvaartmaatschappijen, een actieplan opgesteld. Dat is nu in uitvoering.

Ten tweede zijn zowel meneer Harbers als ik veelvuldig in gesprek met Schiphol, ook via ambtelijke lijnen. Als ik zou geloven dat een urgent samenkomen nú, bovenop alle andere vergaderingen en overleggen die we al hebben gehad, een verandering zou brengen in de situatie op

Schiphol op de korte termijn, voor de zomer, dan zouden we dat doen. Maar alle sporen zijn uitgezet. Als je bijvoorbeeld kijkt naar de korte termijn, moeten we onze aandacht nu, denk ik, richten op de salarisophogingen, het trainen van mensen, het ervoor zorgen dat er over een paar weken misschien een nieuw inzicht kan zijn in vluchtbeschikbaarheid en dat er misschien zelfs weer een ophoging is van de mogelijke vluchtbewegingen die verricht kunnen worden vanaf Schiphol. Ik denk dat het wel gepast is om als aandeelhouders op een later moment bij elkaar te komen en te zeggen: wat is er nu verder allemaal nog misgegaan, wat moet er verder gebeuren en wat zijn de financiële consequenties — dat zeg ik met de pet van Financiën — voor de keuzes die gemaakt gaan worden? Maar nu, in het midden van de crisis, is het belangrijk dat we alle steun en toezicht verrichten om vluchten te laten plaatsvinden op een veilige manier.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik vind het enigszins onvoorstelbaar dat de minister, wanneer het over financiële compensaties gaat, er vanuit haar rol geen enkele inschatting van gaat maken wat dit nu gaat betekenen. Het is volgens mij meer dan een technische discussie waarvoor we hier staan, want dit gaat echt ergens over: honderdduizenden mensen zien hun vakantie in het water vallen. Wat moet dit wel niet doen met het vertrouwen in de luchthaven onder burgers en bedrijven? Schiphol is namelijk ook nog eens erg belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Ik mis echt het gevoel dat de aandeelhouders alles op alles willen zetten om het probleem op te lossen. De minister zit volgens mij niet op de stoel van de raad van bestuur of iets dergelijks en niet op de stoel van de heer Benschop, maar wél op de stoel van aandeelhouder. Maar dat lijkt momenteel meer een hangmat te zijn.

Minister Kaag:

Dat zijn spannende woorden, maar daar herken ik het beleid van de overheid helemaal niet in. Een hangmat klinkt overigens een beetje meer vakantieachtig, dus het klinkt spannend in die zin. Maar het gaat er nu om dat we met Schiphol en de heer Benschop zorgen dat de problemen die er zijn zo snel mogelijk aangepakt worden. Daarop is de aandacht van dit kabinet gericht, met name die van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en die van de zijde van Financiën. We hebben nog geen inschatting van mogelijke financiële kosten omdat er nog geen zaak is aangespannen door de luchtvaartmaatschappijen. We weten niet hoeveel vluchten uiteindelijk geannuleerd gaan worden en hoe het verloop zal zijn. Daarna zullen wij dat natuurlijk volgen en weten wat de eventueel negatieve financiële uitkomst is, ook voor de Staat als aandeelhouder, maar ik kan daar nu, zonder enige data, niet op vooruitlopen. Dat zou heel onverstandig zijn.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Er is een aantal vervolgvragen. Een vervolgvraag is kort en bondig, zonder uitgebreide inleiding. Allereerst de heer Alkaya, dan de heer Graus, de heer Koerhuis, mevrouw Teunissen, de heer Stoffer, de heer Van Haga en mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Wij hebben al meerdere debatten gevoerd over hoe het zover heeft kunnen komen: de verwaarlozing van die tienduizenden medewerkers in de luchtvaart door Schiphol en door de regering als aandeelhouder, wat vervolgens natuurlijk ook heeft geleid tot een afname van kwaliteit. Dat is wat we nu zien. Maar ik vind het verbijsterend dat er nu nog steeds tienduizenden mensen thuis in onzekerheid zitten over de vraag of hun vlucht doorgaat. Over anderhalve week is het al juli, dus is de minister van Financiën bereid om als aandeelhouder van Schiphol alles op alles te zetten om iedereen toch echt uiterlijk deze week uitsluitel te geven over wie wel en wie niet op vakantie kan gaan?

Minister Kaag:

Ja, maar ik denk wel dat we hier niet de rollen moeten verwarren. Het is heel duidelijk dat wij ook — minister Harbers heeft dit net ook nog publiekelijk gedaan — via de slotcoördinator, die onafhankelijk werkt, de oproep hebben gedaan om aan de luchtvaartmaatschappijen te laten weten welke vluchten kunnen plaatsvinden en welke niet. Het is de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen om passagiers die bij hen een ticket hebben geboekt dat inderdaad zo snel mogelijk te laten weten om die onzekerheid weg te nemen, en hun ook te laten weten of de vlucht wordt omgeboekt en of er een andere optie wordt aangeboden. Dat is aan de luchtvaartmaatschappijen. Achter de schermen, niet publiekelijk, hebben wij al die contacten en dringen wij daar natuurlijk op aan.

De heer Graus (PVV):

Deze problemen spelen al langer. Het is namelijk een CEO die regeringsbeleid uitvoert van gedwongen verduurzaming, flexibilisering en ook gedwongen ontslagen. Ik sprak hier een beveiliging van de Tweede Kamer die twee jaar geleden Schiphol is uitgemierd met een oprotpremie van €1.000 en nu zitten ze daar met de gebakken peren. Het gaat de PVV er allereerst om om de gedupeerden te compenseren, mensen die al jarenlang opgesloten gezeten hebben vanwege de lockdown en die nu eindelijk eens weg kunnen met hun gezinnetje. Die mensen lopen allemaal schade op, zowel financiële als sociale schade. Ik wil weten wat de minister daaraan gaat doen. En ik wil weten wat de minister gaat doen aan de CEO. Ik heb eerder een motie hierover ingediend; er moet nieuw management komen. Onder de vorige CEO was dit niet gebeurd.

De voorzitter:

Ik hoor twee vragen van de heer Graus.

Minister Kaag:

Ik ga geen CEO's met elkaar vergelijken. Van de zijde van het kabinet is er vertrouwen dat de heer Benschop deze zaak voortvarend blijft aanpakken en de problemen zal oplossen. Er is een kwestie van passagiers die een ticket hebben geboekt bij luchtvaartmaatschappijen. Dat speelt op dit moment tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Er is geen compensatie voor de overheid, hoe begrijpelijk ik het ook vind dat mensen denken "hier moet de overheid toch iets voor mij doen", maar dat is echt niet zo.

De heer Koerhuis (VVD):

Een van de oplossingen is het verplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar regionale vliegvelden. Mijn motie roept het kabinet op om daarin regie te pakken. Nou, goed nieuws: ik zie dat het verplaatsen naar Rotterdam en Maastricht op gang is gekomen, maar het meeste potentieel zit in Eelde, en daar zie ik nog te weinig een verplaatsing op gang komen. In het nieuws hebben we verder gezien dat er ten aanzien van vliegveld Weeze ook veel potentieel zit tot verplaatsing. Dus graag een reactie van de minister hierop.

Minister Kaag:

Ik neem deze vraag mee, want ik kan er nu niet vanuit Infrastructuur en Waterstaat direct een antwoord op geven. Ik denk dat mijn collega Harbers uw oproep tot spreiding waar dat mogelijk is en waar luchtvaartmaatschappijen dat ook wenselijk vinden, ter harte heeft genomen maar ik kan niet specifiek op deze twee luchthavens ingaan, zoals u zult begrijpen. Ik neem deze vraag dus mee voor collega Harbers.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Schiphol breekt belofte na belofte, nu aan de vakantiereiziger, maar ook op het gebied van klimaat, stikstof en gezondheid. En daar moeten we een keer van af. We moeten structureel minder gaan vliegen. Slechts 8% van de reizigers is nu verantwoordelijk voor 40% van het totale aantal vluchten. Is de minister bereid om voor de langere termijn een veelvliegerstaks in te voeren en ook voor transferpassagiers, zodat we structureel het aantal vluchten kunnen verminderen?

Minister Kaag:

Ja. Ik zeg ja, maar niet op uw vraag als een positief ja; dat zou te snel zijn, en te duur misschien. Hierover is vaak gesproken, ook met mijn collega, staatssecretaris Van Rij. Ook de heer Alkaya heeft dit opgebracht. Ik meen me te herinneren — ik moet dat apart bevestigen — dat er een studie is uitgezet door mijn collega. Ik kijk even naar de heer Alkaya; dank voor de bevestiging daarvan. Het gaat om een studie om juist te kijken of dit mogelijk is en onder welke voorwaarden dat überhaupt een optie zou zijn. Ik meen ook dat de eerste inschatting was dat dit niet uitvoerbaar is, maar de studie is toegezegd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Stoffer, SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Het is goed om soberheid te betrachten als we het hebben over vliegen, want dat zorgt voor veel milieuoverlast en ook geluidsoverlast voor omwonenden. Desalniettemin staan we nu natuurlijk voor een acuut probleem. Zou het kabinet er vanuit de aandeelhouderspositie wellicht bij Schiphol op kunnen aandringen om er vooral naar te kijken dat de langeafstandsvluchten doorgaan en dan wellicht binnen Europa de pijn te voelen? Daar kun je namelijk prima uit de voeten met de trein of met de auto als alternatief. Ik hoop dat mijn vraag zo helder is.

Minister Kaag:

Ik begrijp de denkrichting van de heer Stoffer zeker. Dit is iets wat natuurlijk vanuit duurzaamheid bevorderd moet worden. In de keuzes die we maken betekent het dan natuurlijk wel dat treinen betaalbaar zijn voor mensen en dat ze ook qua reistijden aantrekkelijk zijn. Daar wordt al vaker over gesproken, ook in het kader van de luchtvaartnotitie van collega Harbers.

Wij hebben dit soort gesprekken met Schiphol in het kader van verduurzaming, maar natuurlijk ook met KLM. Die gaan over het aanbod van vluchten en het type vluchten. Maar ook: wat is de hubfunctie van Schiphol, wat wil je in de toekomst betekenen als hubfunctie en welke kwaliteit van luchtverkeer hoort daarbij? Eerlijk gezegd zijn dit gesprekken die de heer Harbers wekelijks voert met de commissie luchtvaart, maar dit is natuurlijk een richting waarover gesproken wordt.

De heer Van Haga (Groep Van Haga):

Personeelsbeleid is gewoon in te plannen. Ik begrijp de schok niet dat het nu allemaal plotseling zo anders is. Het falen van management mag natuurlijk nooit zo makkelijk geaccepteerd worden en dan gecompenseerd worden door de KLM minder te laten vliegen. Ik vraag me dan ook af waarom we niet snoeihard ingrijpen. Waarom zetten we niet bijvoorbeeld het leger in totdat er een beter management is, of zetten we werkloze Nederlanders in of gaan we echt structureel meer betalen zodat het opgelost wordt? Statushouders, hoor ik hier naast me. Er zijn talloze oplossingen, en dit management faalt, dus laten we dit niet accepteren en het op een andere manier oplossen. Waarom zoeken we niet gewoon naar directe oplossingen?

Minister Kaag:

De heer Van Haga heeft een aantal mogelijke oplossingsrichtingen aangedragen, maar ik denk dat het startpunt is dat mensen geïnteresseerd zijn. Er is een banenmarkt geweest en er wordt ook gekeken naar de start van zzp'ers. Er worden trainingstrajecten uitgevoerd en als het gaat om bijvoorbeeld beveiligingspersoneel, is er ook een traject van clearance. Er zijn een aantal contracten getekend. Ik begrijp de zorg die we over de breedte zien aan arbeidsmarkttekorten, in veel sectoren. Bij Schiphol lijkt het heel acuut. Ja, er wordt keihard aan gewerkt. Zoals ik al eerder zei: mocht het later dit jaar, als het wat geluwd is, tot een aandeelhoudersvergadering komen, dan is het zaak dat er teruggekeken wordt naar wat er mis is gegaan, maar er moet natuurlijk ook gekeken worden naar hoe dat in de toekomst voorkomen kan worden. Maar ik wil er niet zo makkelijk in meegaan dat ongeveer iedereen inzetbaar is op Schiphol. Ik denk dat er ook training nodig is, rekrutering op kwaliteiten, en inderdaad ook aantrekkelijke contracten. Schiphol is ook bezig met het tweede traject, waarbij de outsourcing via te veel verschillende organisaties — Schiphol heeft dat ook erkend — niet meer de weg van de toekomst is.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger, GroenLinks, dan de heer Nijboer en dan de heer Azarkan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De puinhoop die we nu op Schiphol zien, is natuurlijk het resultaat van jaren falend beleid, gestuurd op groei en de goedkoopste willen zijn. Daar gaat het kabinet nu hopelijk mee breken, ook na het aannemen van onze motie. Alleen, als je ziet wat we nu deze zomer doen, dan laten we eigenlijk vluchten met 90% overstappers — vluchten louter voor het overstappen naar Brussel, naar Londen — prevaleren boven vakantievluchten. Dat roept bij mij toch wel de vraag op voor wie Schiphol er nou eigenlijk is.

Minister **Kaag**:

Dat is een hele fundamentele vraag. Vanuit de keuze voor de hubfunctie van Schiphol zijn de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van Nederland natuurlijk belangrijk voor het investeringsklimaat. Maar Schiphol is er natuurlijk ook altijd voor de eigen inwoners. U zegt: Schiphol en Staat, kijk opnieuw hoe Schiphol zich in de toekomst heeft te verhouden tot de functies en de publieke dienst die verleend moet worden. Ja, het is een betaalde, maar de facto publieke dienst. Ik denk dat dit een belangrijk element is dat mijn collega Harbers zal meenemen in de luchtvaartnotitie. Het is belangrijk om daar het debat over te voeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Nijboer, PvdA.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Het is een ongelofelijke zoi geworden op Schiphol. Ik vraag het kabinet en de minister of zij zich daar medeverantwoordelijk voor voelen als aandeelhouder en, zo ja, wat ze er dan aan gaan doen.

Minister **Kaag**:

We zijn natuurlijk aandeelhouder op veel terreinen. Dat is vanwege het belang, zoals de heer Nijboer weet; hij debat teert hier al langer over. We zijn niet verantwoordelijk voor de operationele dagelijkse aansturing van Schiphol. We doen ook niet aan rekrutering. Wij zetten de vluchten niet in en we zijn ook niet de slotcoördinator. We zijn aandeelhouder om een publiek belang te beschermen en natuurlijk ook om ervoor te zorgen dat Nederland bereikbaar blijft en dat het vliegverkeer kan plaatsvinden, of dat nou voor personen is of voor handel. Dat het veel beter moet, is duidelijk. Niemand kan hier tevreden over zijn. De heer Harbers en ik, en zeker onze teams, zijn dagelijks vele malen op alle niveaus in contact met Schiphol. Dat geeft aan hoezeer wij bezorgd zijn. Tegelijkertijd gaan we niet de verantwoordelijkheid wegnemen waar die hoort te blijven liggen. Dat is bij de CEO en zijn collega's, die moeten zorgen dat het operationeel qua keuzes goed loopt op Schiphol. Met een aandeelhouder die op de stoel van het bestuur en de dagelijkse operatie gaat zitten — dat is ook niet wat ik van de heer Nijboer hoor — gaat het nooit werken.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Nee, maar we zijn wel aandeelhouder in sommige bedrijven, zoals NS, TenneT voor de elektriciteitsvoorziening, maar ook Schiphol en inmiddels ook KLM, omdat daar een publiek belang mee gemoeid is. Als dat publieke belang, namelijk de infrastructuur in Nederland, onder druk staat,

hoop ik wel dat de aandeelhouder zegt: het gaat niet goed; ik grijp in. Dat is mijn vraag. Ik vraag de minister niet om mensen aan te nemen, want dat moet allemaal rolvast en weet ik wat niet allemaal meer, maar er moet wel wat gebeuren.

Minister **Kaag**:

Wij voeren die gesprekken ook. Dat is niet een-op-een ingrijpen, zoals de heer Nijboer het misschien zou verwoorden, maar het komt er wel op neer dat er door de Nederlandse Staat zware druk is uitgeoefend en wordt uitgeoefend om ervoor te zorgen dat het wél weer goed gaat lopen. Overigens maak ik gebruik van dit moment om de heer Nijboer en anderen uit te nodigen voor het gesprek dat we gaan voeren over de nieuwe nota staatsdeelnemingen, waarin ik duidelijk een actiever rol voor de Staat zie weggelegd. Ik wil de meningen en inzichten van de leden van deze Kamer natuurlijk daarbij meenemen om er een optimale nota van te maken.

De heer **Azarkan** (DENK):

De minister geeft aan dat de Staat aandeelhouder is en niet degene die de bedrijfsvoering organiseert. Tegelijkertijd geeft ze aan dat het grootste belang het publieke belang is. Dat is in het geding. Vindt de minister dat op dit moment het publieke belang goed gediend wordt? Wordt dat goed uitgevoerd?

Minister **Kaag**:

Het zou oneerlijk zijn of niet in balans zijn als we Schiphol op twee belangrijke weegmomenten van vakanties afschrijven en zeggen: verder gaat alles slecht. Ik denk dat dat niet gebalanceerd is. Ik denk dat we daar een breder perspectief voor moeten hebben. Maar de gemiddelde burger in Nederland, die nu op vakantie wil, denkt: "Het zal me allemaal wat. Ik heb niks met de rest te maken. Ik heb gespaard voor mijn jaarlijkse vakantie. Ik wil van plek A naar plek B en ik kan en mag dat nu niet vanwege het gebrek aan organisatie op Schiphol." Ik ben de eerste om te erkennen dat ze dat zo ervaren, alleen gaat er ook heel veel wél goed op Schiphol. Ik denk dat de heer Benschop en zijn team echt aan de lat staan om al die hele urgente verbetertrajecten door te voeren.

De heer **Azarkan** (DENK):

Ik vraag ook niet aan de minister om een oordeel te vellen over de totale looptijd van wat Schiphol allemaal doet. Het gaat er wel om dat we nu al een aantal weken echt een groot probleem ervaren, waardoor tienduizenden, honderduizenden burgers niet op vakantie kunnen. Dat is iets wat nu al geconstateerd is. Het ziet er naar uit dat dat de komende periode zo blijft. Dat kan misschien nog wel een jaar zo blijven. Wat vraagt dat van de aandeelhouder van bijna 70%? Dat is een beetje waar ik naar op zoek ben. Wat is nu precies de rol die de minister voor zich ziet? Als we namelijk met meneer Harbers praten, dan zegt hij: ik schuif het af naar het management. Ik hoorde net een aantal kritische vragen, maar dan zegt deze minister: ik schuif het af richting meneer Harbers. Zo gebeurt er niet zo veel, dus wat gaat deze minister doen om dat probleem op te lossen?

Minister Kaag:

Ik denk dat niemand, zeker niet de heer Harbers en ik, dingen afschuiven naar elkaar of naar Schiphol. Maar de heer Nijboer zei het goed: het is ook belangrijk dat we weten waar onze rol begint en waar die niet meer gepast is. Ik denk dat ook de heer Azarkan dat zo zal zien. Wat wij sowieso doen, is bovenop de verander- en verbetertrajecten zitten die zij hebben uitgezet, door dagelijkse gesprekken, door de voortgangsrapportage van Schiphol en door het blijven monitoren van die uitgezette trajecten. Dat is de rol van de aandeelhouder.

Vanuit Financiën hebben wij er ook meteen mee ingestemd en gezegd: het rendement van Schiphol is nu niet aan de orde. Waar het nu om gaat, is dat Schiphol levert: door goede arbeidsvoorwaarden, door behoud van het personeel en door het organiseren van het plezier dat de vakantiereiziger in Nederland hopelijk weer kan gaan beleven. Dat moet georganiseerd worden, dus regel dat! Maar wij gaan niet op de stoel van de heer Benschop zitten.

Mevrouw Teunissen (PvdD):

Die lange rijen op Schiphol zijn er een van de symptomen van dat Schiphol allang over de grenzen heen is gegroeid. Klimaat, stikstof, natuur: het berokkent schade. De Partij voor de Dieren pleit al jaren voor krimp. Het kabinet zet nu eindelijk ook in op krimp van de luchtvaartsector. Mijn vraag aan de minister is: heeft het kabinet nu een plan of werkt het aan een plan om te komen tot een verantwoorde krimp voor de toekomst, zodat we een toekomstbestendige luchtvaartsector hebben?

Minister Kaag:

Ik verwijs vaak naar de Luchtvaartnota van de heer Harbers, maar natuurlijk kijken we naar verduurzaming, ook van de luchtvaartsector. Dat doen we ook via de klimaatdoelen. Het loopt via vele sporen van integraal beleid. Er is ook al gesproken over mogelijke opties voor Schiphol en over beperking van het aantal vluchten, ook op de langere termijn. Al die elementen zullen bij elkaar komen en daarna komt het moment van het debat daarover met uw Kamer.

De voorzitter:

Ik wil de minister van Financiën bedanken voor haar beantwoording en aanwezigheid in de Kamer.