

## 4

### Vragenuur: Vragen Kröger

**Vragen** van het lid Kröger aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het onderzoek naar de meerwaarde van Lelystad Airport**.

**De voorzitter:**

Dan gaan we nu naar de vraag van mevrouw Kröger namens GroenLinks aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die ik van harte welkom heet. De vraag gaat over het onderzoek naar de meerwaarde van Lelystad Airport. Mevrouw Kröger.



**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Voorzitter. De eerste dag van het politieke jaar, en weer is er rumoer op het hoofdpijndossier Lelystad Airport. Want gespeend van enige realiteitszin blijft dit kabinet inzetten op een nieuw vliegveld voor 45.000 vakantievluchten. Waanzin in de huidige klimaatcrisis en volstrekt onnodig als je kijkt naar de marktontwikkelingen in de luchtvaart. Maar het kabinet zet door. Lelystad Airport moet open als overloop voor Schiphol. Alleen, daarbij wordt uitgegaan van schaarste op Schiphol. En die is er natuurlijk helemaal niet. Door corona is de vraag naar vliegen drastisch teruggegaan. Schiphol verwacht dat het zeker tot 2024 zal duren voordat Schiphol het oude niveau heeft bereikt. En zover zal het waarschijnlijk nooit komen, want ondertussen is de noodzaak te groot om op stikstof, CO<sub>2</sub> en geluid strenge normen te hanteren. Gisteren nog lieten 60 grote werkgevers, waaronder het ministerie van IenW zelf, al weten blijvend minder te willen gaan vliegen. De Kamer was duidelijk: geen autonome, ongecontroleerde groei van allerlei prijsvechters op Lelystad Airport. Dat was de motie-Laçin. De minister heeft een onderzoek laten uitvoeren om te bewijzen dat de verkeersverdelingsregel die de overloop van Schiphol naar Lelystad Airport zou moeten regelen, echt gaat werken. Dat onderzoek is inmiddels volstrekt achterhaald. Dat zeggen niet alleen wij, maar ook de onderzoekers zelf.

Voorzitter. Ik wil de minister vragen of zij ook erkent dat het onderzoek van onderzoeksbureau M3 inmiddels achterhaald is en welke consequenties zij daaraan verbindt. Komt er dus nu een nieuw onderzoek? Komen er extra maatregelen om die autonome groei te voorkomen, en mag dat dan van Europa? Of gaat Lelystad Airport nu eindelijk van de baan?

**De voorzitter:**

Het woord is aan de minister.



**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dank u wel, voorzitter. Laat ik zeggen dat ik het allereerst heel leuk vind om jullie allemaal weer te zien bij de start van dit jaar.

**De voorzitter:**

Fijn!

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dezen en genen hebben een iets gebruidere kleur, dus zij zijn iets meer buiten geweest. Hartstikke goed.

**De voorzitter:**

Ja, nog wel.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

De vragen van mevrouw Kröger. Het is inderdaad correct — dat zal niemand ontgaan zijn — dat de luchtvaart behoorlijk is ingestort en dat er heel veel minder wordt gevlogen. Dat zie je ook echt in het aantal vliegbewegingen van het afgelopen halfjaar. Maar de huidige situatie is niet opeens de maat der dingen. We verwachten natuurlijk ook — dat geldt voor alle vervoersvormen — dat als deze crisis voorbij is, we de mobiliteit weer zullen zien toenemen. Hoe dat zich precies bij de luchtvaart zal voordoen, weten we niet. Natuurlijk heeft mevrouw Kröger gelijk dat de situatie nu anders is dan ten tijde van het moment waarop het bureau dat onderzoek deed, maar het staande beleid is dat wij er nog steeds van uitgaan dat we op Schiphol het belangrijke netwerkgebonden verkeer willen stimuleren, wat belangrijk is voor die zogenoemde hubfunctie, en dat Lelystad Airport moet voldoen aan de uitwijk van de vakantievluchten. Schiphol zelf geeft aan dat er nog steeds geen slots zijn teruggegeven. Er is nog steeds schaarste. Dat zegt ook de slotcoördinator. Het is natuurlijk gewoon een kwestie van langjarig beleid, dat we hiermee doorzetten.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Het kabinetsbeleid op luchtvaart mist rationaliteit. Dat zie ik ook weer terug in deze antwoorden nu. Je hebt de situatie nu, waarin eigenlijk de hele luchtvaartsector instort, waarin het duidelijk is dat er diverse maatschappijen failliet zullen gaan, over de kop zullen gaan. Wat betreft dat hele speelveld: uit onderzoeken die de minister zelf twee weken geleden met de Kamer heeft gedeeld blijkt dat men in de komende jaren 26% tot 84% minder reizigers verwacht op Schiphol. Waarom dan toch doorzetten met een vliegveld dat bedoeld is als overloopvluchthaven, terwijl de Kamer heeft gezegd dat er geen autonome groei mag zijn, terwijl er een verkeersverdelingsregel ligt die alleen kan functioneren bij schaarste op Schiphol en terwijl de onderzoekers nu zelf zeggen dat het onderzoek dat nodig was om aan de Kamer aan te tonen dat er geen autonome groei zou plaatsvinden, achterhaald is? Is de minister dan ten minste bereid om voor de Kamer op een rij te zetten welke luchtvaartmaatschappijen die slots op Schiphol hadden, al failliet zijn? Een heel korte search van mijn kant levert al een aantal maatschappijen op. Van welke maatschappijen is de marktanalyse dat die failliet gaan? En laat nog eens even aan M3 vragen: hoe gaat die verkeersverdelingsregel nou eigenlijk werken nu je een volstrekt andere markt hebt?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik hecht eraan om toch nog een keer even te onderstrepen dat dit een langjarig beleid is. Dat moet je niet op basis van de crisissituatie waar we nu in zitten, ineens gaan wijzigen. Ik herinner u eraan dat het hele beleid rondom Lelystad Airport juist ten tijde van de vorige crisis is opgezet. Het is een langjarig perspectief. Naar aanleiding van de vrij specifieke vraag van mevrouw Kröger of ik de Kamer in kennis

wil stellen van welke airlines op Schiphol vliegen — ik neem aan dat u die bedoelt — en failliet zijn gegaan, kan ik zo toezeggen dat ik u daarover zal informeren. De vraag welke er nog failliet zullen gaan, lijkt mij onmogelijk te beantwoorden. Bovendien zijn er natuurlijk heel veel maatschappijen die op Schiphol vliegen. Daar kan ik gewoon echt niet aan voldoen. Maar als er tussentijds bedrijven failliet gaan ... Nogmaals, u weet van het steunpakket voor KLM. Wij zijn er in elk geval op gericht om die niet failliet te laten gaan. Maar ik kan dat natuurlijk onmogelijk van alle maatschappijen die op Schiphol vliegen, aan de Kamer gaan melden. Dan word ik een soort beursanalist en dat moet ik niet gaan doen.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

De minister stapt nu toch wel heel makkelijk over het feit heen dat de luchtvaartsector een ongelofelijke klap heeft gehad en dat alle economen zeggen: dit gaat langdurig effect hebben op die sector en er gaan veel maatschappijen failliet. Het hele idee van Lelystad Airport en de werking van de verkeersverdelingsregel is gericht op schaarste op Schiphol, maar die schaarste op Schiphol is er niet. Die verkeersverdelingsregel, waarvan de Kamer heeft gezegd dat er geen autonome groei mag plaatsvinden, gaat niet werken, zoals de onderzoekers zelf zeggen. De bewijslast ligt toch echt bij deze minister. Als zij de Kamer en haar coalitiepartners wil overtuigen dat die verkeersverdelingsregel wel gaat werken, dan zal zij dat toch opnieuw moeten laten onderzoeken. Daarbij horen dan inderdaad de langetermijneffecten op de sector, het feit dat er nu al maatschappijen failliet zijn gegaan en het feit dat er nog heel veel gaande is in die sector.

Ik wil de minister dus toch even vragen om niet met een makkelijk antwoord zich hiervan af te maken en echt toe te zeggen: ik ga serieus kijken naar die luchtvaartsector en of die verkeersverdelingsregel, die het bestaansrecht van het vliegveld is voor de coalitie, nog wel gaat werken. M3 zegt dat het huidige onderzoek, waar alles op gebaseerd is, niet klopt.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Mevrouw Kröger haalt een heleboel verschillende dingen aan in haar betoog. Ze begon ermee dat ik wat lichtvaardig om zou gaan met hoe de luchtvaartsector op dit moment is ingestort. Dat doe ik zeker niet, want ik besef iedere dag hoeveel banen van mensen daar op het spel staan en dat neem ik zeker niet lichtvaardig. Ik doe dat niet bij KLM, maar ook niet bij al die andere bedrijven en niet bij de Schiphol Groep. Dat is echt iets waar ik iedere dag mee bezig ben, juist om te voorkomen dat dat tot heel veel ellende in heel veel gezinnen leidt.

U zegt over de situatie naar de toekomst: er is geen schaarste. Ik hoor van de Schiphol Groep dat er nog geen slots zijn teruggegeven en dat er nog steeds interesse bestaat. De Europese waiver, of regel, waarbij je 80% van je slots moet volvliegen omdat je ze anders kwijtraakt, geldt nog steeds. Ik zie dus ook niet snel gebeuren dat airlines ineens slots zouden gaan teruggeven. Met andere woorden, bij iedere vorm van mobiliteit waarmee ik te maken heb, zie je een impact van corona. Dat geldt op het spoor, dat geldt bij de binnenvaart, dat geldt overal. We weten in geen van de gevallen precies hoe het zich zal gaan ontwikkelen.

Het is dus verstandig om gewoon vast te houden aan een langjarig beleid en niet ineens de huidige situatie als de maat der dingen te nemen.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

De minister houdt vast, wellicht niet omdat er enig onderzoek is dat de noodzaak van Lelystad Airport laat zien, maar omdat het een belofte is in het regeerakkoord.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan ga ik naar de heer Laçin en ik zie ook de heer Van Raan.

**De heer Laçin (SP):**

Ik hoor de minister zeggen dat de huidige situatie niet de maat der dingen is, maar ik zou de minister wakker willen schudden, want de situatie vóór corona is juist niet meer de maat der dingen. We hebben een nieuwe realiteit, we hebben een klimaatcrisis en we hebben een coronacrisis, waardoor minder vluchten een gegeven is. Dat is geen keuze meer. Dat is nu al het geval en dat moeten we de komende jaren vooral zo blijven houden. Daarmee kom ik op het onderzoek van M3, dat al door mevrouw Kröger werd aangehaald. De strekking van de aangenomen motie-Laçin is: geen autonome groei ...

**De voorzitter:**

U gaat niet alles samenvatten, hè?

**De heer Laçin (SP):**

Nee, zeker niet, voorzitter. Die motie staat en toch heeft deze minister in Brussel een verkeersverdelingsregel laten toetsen die tegen de wens ingaat van deze Kamer. Het onderzoeksbureau zegt zelf dat dat onderzoek achterhaald is. Ik wil de concrete vraag van mevrouw Kröger dus herhalen en ik wil eigenlijk een heel kort antwoord van de minister krijgen. Gaat de minister dat onderzoek, dat inmiddels achterhaald is, opnieuw laten uitvoeren om te kijken of die schaarste en die overloop de komende jaren een andere ontwikkeling zal meemaken? Het antwoord kan heel kort zijn.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dan is het allerkortste antwoord nee.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Van Raan.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik kan er nog wel iets bij zeggen, hoor, want het is ook een beetje flauw en ik begrijp ook wel dat de heer Laçin het antwoord niet letterlijk zo kort zou willen hebben.

**De heer Laçin (SP):**

Ik had liever ja gehad.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ja, dat begrijp ik. Dan was u waarschijnlijk wel tevreden geweest met een heel kort antwoord. Nee, het heeft geen zin om op dit moment dat onderzoek te gaan doen, want niemand weet hoe de situatie in de luchtvaart ten aanzien van de coronacrisis zich wereldwijd überhaupt zal gaan ontwikkelen. Dat ga ik dus niet doen, want dan krijg je een herhaling van het SEO-onderzoek dat ik u onlangs heb doen toekomen. Daarin worden vier verschillende scenario's geschetst van hoe de luchtvaart zich mogelijk zou kunnen ontwikkelen.

**De voorzitter:**

De heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

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

Dank u wel, voorzitter. Fijn om hier weer te zijn. Niemand weet hoe de luchtvaart zich de komende jaren gaat ontwikkelen. Dat hoorden we de minister net zeggen. Het zal een langjarig proces worden; dat is ons ook verteld. Ik wil de minister twee vragen stellen. Ik wil haar bevragen op haar interne logica en ik wil haar vragen of ze bereid is weer eens te gaan werken aan dat vertrouwen, met name in de richting van de burgerbevolking, burgergroepen.

Maar eerst het eerste punt, de interne logica. De minister heeft gezegd: ik ga onderzoeken hoe die overloopfunctie van Schiphol zich gaat ontwikkelen en daartoe geef ik opdracht aan een onderzoeksbureau, M3. Dat heeft het onderzocht en komt tot 10% tot 20% overloopfunctie. Dat vond de minister acceptabel, en misschien de coalitiepartijen ook, om Lelystad Airport open te laten gaan. Dat onderzoek was cruciaal. Zonder de conclusies van dat onderzoek kon de minister dat besluit niet nemen.

**De voorzitter:**

En de vraag?

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

Nou zeggen de onderzoekers zelf dat het onderzoek niet meer klopt, niet meer geldig is.

**De voorzitter:**

Wat zegt u zelf?

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

Het onderzoek is niet meer geldig. Het gaat er niet om wat ik zeg, het gaat erom dat die onderzoekers zeggen dat het onderzoek niet meer geldig is. En de minister geeft tegelijkertijd aan, want het is logisch om dan nieuw onderzoek te gaan doen, dat dat geen zin heeft. Met andere woorden: de minister is dermate inconsistent dat het besluit op grond waarvan ze doorging met Lelystad Airport niet meer kan. Is zij het daarmee eens?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ook hier zou ik een heel kort antwoord kunnen geven, wat de heer Van Raan wel aan voelt komen, ...

**De voorzitter:**

Graag.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Namelijk dat ik het daar niet mee eens ben. Uiteraard zegt dat onderzoeksbureau dat die percentages niet meer kloppen, bij de huidige situatie, maar de huidige situatie is niet de maat der dingen, herhaal ik dan nog maar een keer. De langjarige trend blijft vooralsnog hetzelfde. Er zijn geen slots teruggegeven. Er is nog steeds interesse van airlines. En misschien nog wel belangrijker: de fundamentele keuze die wij met elkaar hebben gemaakt — nou, misschien u dan niet — om op Schiphol het belangrijke, netwerkgebonden, intercontinentale verkeer te willen faciliteren en dus vakantievluchten te willen verplaatsen naar Lelystad, omdat dat de enige manier is om in de toekomst die hubfunctie te garanderen, die staat nog.

**De voorzitter:**

Tweede vraag. Kort graag, meneer Van Raan.

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

Nou toch nog even over die eerste.

**De voorzitter:**

Nee, echt kort.

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

De minister verdwaalt in haar eigen woorden. Nogmaals, we hebben het over de langjarige situatie waarin er geen uitspraken kunnen worden gedaan over de overloopfunctie van Schiphol. Dat zegt M3 en dat zegt de minister zelf ook. Zij kan dat besluit dus nooit baseren op de uitkomsten van dat onderzoek. Die inconsistentie laat zij gewoon bestaan. Dat is heel bijzonder. Dat kan helemaal niet.

Dan de tweede vraag. Gezien de besluitvorming en alle ontdekte fouten in die besluitvorming — hier ook, want dit is ook een aspect dat het toch anders zit dan we dachten — is de minister bereid om al die besluitvorming van haar te onderwerpen aan een onpartijdig onderzoek van buitenaf?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Volgens mij hebben we met elkaar afgesproken dat alle onderdelen die nodig zijn voor de besluitvorming rondom Lelystad Airport allemaal bij elkaar komen bij uw Kamer. Volgens mij bent u met z'n allen volstrekt onafhankelijk. U kunt daar dan het debat over voeren en dan gaan we ook het debat voeren over de vraag of deze VVR goed is en alle aspecten die u daarbij wilt inbrengen. U weet ook dat het eerste probleem dat moet worden opgelost, het stikstofprobleem is. Daar wordt hard aan gewerkt. Als we dan alles bij elkaar hebben, kunt u ieder onderdeel van het totale dossier met mij bediscussiëren.

**De voorzitter:**

Nee, nee, nee. Dan ga ik naar de heer Bruins, namens de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik begrijp in ieder geval dat de dialoog met mevrouw Kröger heeft opgeleverd dat we een brief krijgen met een reactie. Daar zie ik naar uit.

Dan de vraag die ik heb. Vijf dagen geleden zei de minister dat de coronacrisis er definitief voor heeft gezorgd dat rekeningrijden van de baan is in Nederland. Definitief. Voor de luchtvaart zegt ze dat de huidige situatie niet de maat der dingen is. Nou ben ik het kwijt. Waarom geldt voor het wegverkeer dat de huidige situatie wel de maat der dingen is en dat we definitief van rekeningrijden af zijn, terwijl voor luchtverkeer blijkbaar een andere situatie geldt? Kan de minister voor mij die logica bij elkaar brengen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Wat betreft het eerste punt van de heer Bruins: ik heb niet een brief toegezegd met een reactie, ik heb mevrouw Kröger toegezegd te rapporteren aan de Kamer welke airlines failliet zijn gegaan, want de reactie heb ik al gegeven.

Dan het tweede punt. Ten aanzien van het rekeningrijden heb ik ook niet heel erg binair gezegd: het is definitief van de baan. Daar hebben we over gezegd dat mensen noodgedwongen steeds meer thuiswerken — dat zie je ook — maar dat ook heel veel mensen dat eigenlijk helemaal niet zo noodgedwongen doen en dat het best goed bevalt. Het bevalt ook bij werkgevers. Het zou dus heel goed kunnen zijn dat andere oplossingen niet meer nodig zijn. Zo heb ik het gezegd en niet sterker dan dat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zit te kijken of ik niet iemand heb overgeslagen. Dat is niet het geval. Dan dank ik de minister.