

Vergaderjaar 2019–2020

35 266

Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails

Nr. 17

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 29 januari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 december 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails (Kamerstuk 35 266, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2019 inzake reactie op de initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails (Kamerstuk 35 266, nr. 3);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2019 inzake rapport «De prijs van een vliegreis» van CE Delft (Kamerstuk 31 936, nr. 702);**
- **de brief van de voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 december 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails (Kamerstuk 35 266, nr. 4).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israël

Voorzitter: Schonis
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Van der Lee, Van Raan en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.32 uur.

De voorzitter:

Ik open de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is vandaag de initiatiefnota Luchtvaart op de rails van mevrouw Kröger van GroenLinks. Ik heet haar dan ook van harte welkom om vandaag haar initiatiefnota te verdedigen. Ook een hartelijk welkom aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, die vandaag als adviseur optreedt. Maar goed, zij krijgt straks ook een eigen termijn om vragen van de Kamerleden te beantwoorden. Ik heet ook alle Kamerleden van harte welkom: ik zie de heer Remco Dijkstra van de VVD, de heer Van der Lee van GroenLinks, de heer Amhaouch van het CDA, de heer Laçin van de SP en de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Ikzelf ben Rutger Schonis van D66. Ik mag vandaag dit overleg voorzitten, om te voorkomen dat u elkaar niet in de haren vliegt dan wel dat de discussie ontspoot.

Wij hebben vandaag twee termijnen. De eerste termijn is van de Kamer. Dat betekent dat de Kamerleden in volgorde van de begroting aan het woord komen om hun vragen te stellen, hetzij aan de initiatiefneemster, hetzij aan de Minister. Dan krijgt de initiatiefneemster gelegenheid om te reageren. Daarna krijgt de Minister gelegenheid om te reageren. Dan komt de tweede termijn van de Kamer, waarin iedereen de gelegenheid heeft om moties in te dienen. Daarna is het weer eerst aan de initiatiefneemster om te reageren en is het aan de Minister om ook de moties van een appreciatie te voorzien, zoals dat zo netjes heet. We doen dit aan de hand van spreektijden. Net als de sprekersvolgorde worden die bepaald op grond van wat gebruikelijk is bij de begroting.

Dat betekent dat ik als eerste de heer Dijkstra het woord mag geven voor zijn inbreng. Hij heeft daar in de eerste termijn zes minuten de tijd voor. Acht minuten zelfs, hoor ik van de griffier. Dat klopt. Ik zie dat de heer Van Raan daar gelijk al een vraag over heeft.

De heer Van Raan (PvdD):

Een klein puntje van orde. Het is een hele mooie nota. We zitten hier niet om elkaar de hersens in te slaan of van de rails te rijden, zoals u zei. Nou ja, daar bent u dan weer voor. Ik zou willen verzoeken of ik één minuutje extra spreektijd zou mogen. En misschien zou u iedereen een minuutje extra willen gunnen. Twee minuten is wel heel erg kort. Ik heb maar twee minuten. Dat is de begrotings... Ik vraag u en de rest van de commissie dus om een kleine uitzondering.

De voorzitter:

Ik zie dat de andere leden ermee instemmen dat ik u een extra minuutje gun. Dat betekent dat u in de eerste termijn drie minuten heeft. Voor de tweede termijn staat nu een minuut. We zullen daar in het kader van de kerstgedachte coulant mee omgaan. Waarvan akte. Overigens was het niet mijn bedoeling om de boel te laten ontsporen. Ik ben hier om te voorkomen dat het ontspoot, meneer Van Raan.

Meneer Dijkstra, mag ik u als eerste het woord geven om uw inbreng te geven?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u, voorzitter. In tweede termijn heb ik minder tijd nodig, dus die minuut gaat naar de heer Van Raan. «Luchtvaart op de rails» is een spannende titel. Allereerst complimenten aan mevrouw Kröger en haar team en alle mensen die erbij betrokken zijn geweest om dit op te schrijven. Als ik het zie is het een behoorlijk lijvig boekwerk, met ruim 40 pagina's en een behoorlijk aantal bronnen, waar ik zo meteen ook op kom. Er is een hoop werk in gaan zitten. Het heeft denk ik ook lang geduurd. Ik ga u daar zo meteen wat vragen over stellen, maar als eerste mijn complimenten.

Welkom ook aan de Minister. Die mag een keer luisteren. Voor mevrouw Kröger is dit een nieuwe plek. U mag luisteren vandaag. Ik heb geen vragen aan de Minister. Het initiatief is van GroenLinks. U heeft er al op gereageerd met een brief, die wat mij betreft behoorlijk helder was. Luchtvaart op de rails. Die vergelijking tussen luchtvaart en spoor is mooi. Dan ga je toch kijken in de geschiedenis. De eerste trein, De Arend, reed in 1839 tussen Haarlem en Amsterdam, of tussen Amsterdam en Haarlem, wat de Amsterdammers natuurlijk graag willen. Het eerste vliegtuig dat vloog was de Spin 3. Anthony Fokker moest er drie bouwen, want de andere werden iedere keer gecrasht, door een Duitser, maar Fokker vloog een rondje rond de Sint Bavo. Dat was ook in september, maar dan in 1911, uiteindelijk. Als je ziet dat beide dus lang bestaan – de trein bestaat een stuk langer dan het vliegtuig – en als je kijkt waar ze nu staan, liggen er heel veel uitdagingen voor beide. Ze kunnen denk ik ook heel veel van elkaar leren. Het is terecht dat GroenLinks dat aanstipt. Hoe kun je nou die trein effectiever en efficiënter maken als een alternatief voor vliegen op korte afstand? Dus so far, so good.

Vervolgens lees ik 71 voorstellen. Ik heb ze geteld. Ze waren niet genummerd, maar ik kwam op 71 uit. Dat vond ik wel heel veel. Ik wil GroenLinks vragen om daar toch een soort urgentie in aan te brengen, en in ieder geval duidelijk te maken wat nou echt van uzelf is, wat al bestaand beleid is en wat zo meteen waarschijnlijk in de Luchtvaartnota komt. Kunt u dat verschil aanbrengen in die 71 voorstellen? Het is namelijk een hele bult. Wat zijn nou echt de belangrijkste voorstellen? Wat is nou echt nieuw? Wat is nou echt van u? En wat hadden we al of gaan we al doen in de komende tijd? Ik zie daar een behoorlijke overlap in zitten.

Ik heb heel veel vragen mogen stellen. In totaal zijn er door de commissie 66 vragen gesteld, waarvan een groot deel door de VVD, moet ik eerlijk bekennen, zij het niet allemaal. De antwoorden vond ik wel mooi. Ik geloof dat een van de collega's de moeite heeft genomen om in alle bronnen na te zoeken hoe het nou zit met geluidshinder, bestemming en dergelijke. Wat ik wel leuk vond, is dat daar een stukje tegenstelling in zat met de nota zelf. Ik loop zo wat vragen en antwoorden langs, en dan wil ik daar toch wel wat meer helderheid over krijgen.

De Europese gedachte lees ik weinig terug in de initiatiefnota. De luchtvaart is een mondiale sector, en Europa wil ook vooroplopen. De VVD is van mening dat als we op luchtvaartgebied iets gaan doen, we dat in ieder geval in goede afstemming met onze buurlanden moeten doen, zeker binnen Europa. Ik vind dat dat wat krachtiger terug kan komen in uw beleid, om te voorkomen dat je er allemaal nationale koppen op zet. Zaken gaan hier misschien iets te snel, ook vanwege dat internationale karakter van de luchtvaart, waardoor het misschien over de kop gaat. Dan heb je die verbindingen en die banen niet meer en kun je ook niet veel meer doen aan milieuwinst. Graag een reactie daarop.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dit gelijk een reactie losmaakt bij de heer Van der Lee.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Dank aan collega Dijkstra voor de complimenten aan mijn collega. Ik neem die alvast voor haar in ontvangst, maar dat zal ze zelf vast veel beter doen. Ik heb even een vraag over wat de heer Dijkstra net zei over het internationale perspectief. Ik vond dat dat wel degelijk in de nota zit. Dat geldt ook heel specifiek voor het pleidooi om meer strategisch samen te werken met de drie landen waar de drie grootste luchthavens zitten, namelijk Heathrow, Charles de Gaulle en Schiphol. Als je goed samenwerkt in plaats van een race to the bottom aan te gaan, kun je gezamenlijk de uitstoot reduceren en de overlast verminderen. Is dat niet een pleidooi dat u heel erg aanspreekt, gelet op uw opmerking?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, Schiphol is een van de grotere luchthavens. U noemde Parijs en Londen, maar ook Frankfurt moet je niet vergeten. Maar ik denk dat we ook concurrentie hebben uit het Midden-Oosten. Istanbul heeft zo meteen 100 miljoen passagiers. Ik zou het het liefste doen met al die partijen, dus mondiaal. Als dat ingewikkeld is of te lang duurt, dan wil ik het zeker Europees doen, maar ik wil ervoor waken dat we alleen nationaal beleid optuigen. Dan heb je zo meteen een hele duurzame luchthaven, maar misschien ook een hele dure luchthaven waar niemand meer komt en waar de banen en de verbindingen ook zijn verdwenen. Er zitten ook een aantal positieve kanten aan de luchtvaart, en die wil ik ook zeker benadrukken.

De **voorzitter**:

Geeft dat nog aanleiding tot een vervolgvraag, meneer Van der Lee?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Misschien nog één opmerking over hele dure oplossingen. De luchtvaart is per definitie duur. Er gaat altijd heel veel publiek geld naartoe. Er is volgens mij één toestel dat commercieel uit had gekund, en dat is de Boeing 747. Wereldwijd zit er overal publiek geld in de luchtvaart. Ook in dat opzicht is het dus een verdelingsvraagstuk. Goede samenwerking met de drie luchthavens die heel dicht bij ons liggen lijkt me de beste manier om daar een beetje greep op te krijgen. Ik begrijp dat de heer Dijkstra dat eigenlijk ook wil.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ga zo goed luisteren naar het betoog van GroenLinks. Misschien zitten daar nog overeenkomsten in. Dat zou mooi zijn. Ik wijs erop dat er natuurlijk ook heel veel publiek geld naar het spoor gaat. Dat moeten we niet vergeten. Dat gaat om 2 miljard per jaar, alleen al in Nederland. Ik ga even door.

De **voorzitter**:

Ja, gaat u verder, meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan het financiële plaatje. Ik vind dat wat summier. De VVD ziet natuurlijk vooral de economische kant van de luchtvaart, en u legt de nadruk op de milieu en natuurkant, de hinderkant, zeg maar. Dat mag. Daar zitten echte verschillen. Maar ik vind wel dat je ook je verantwoordelijkheid moet nemen om het financiële plaatje verder te onderbouwen. Nu is dat summier. Het zijn drie of vier alinea's aan het einde van uw verhaal. Ik zou zeggen: kunt u dat uitwerken? Kunt u het economisch belang wat meer perspectief geven en niet alleen maar kijken naar natuur, klimaat, CO₂ en de fijnstofdoelstellingen die we met elkaar zouden willen, maar ook naar wat dit betekent? U zegt bijvoorbeeld dat brandstofaccijnzen honderden miljoenen per jaar zouden kunnen opbrengen. Ja, dat zou kunnen, maar wat betekent dat dan? Wat betekent dat bijvoorbeeld voor de aantreкке-

lijkheid van onze luchthaven? Hetzelfde geldt voor de investeringen die nodig zijn voor spoor en hsl. U geeft zelf in de antwoorden al aan dat het gaat om 50 miljoen per kilometer. U wilt Lelystad Airport niet, maar dat was een startbaan plus een hele terminal voor 150 miljoen. Voor 3 kilometer spoor heb je dus ook een compleet vliegveld. Ik zeg niet dat we dat moeten doen, maar 3 kilometer spoor is wel heel beperkt in verhouding tot investeringen in andere modaliteiten. Daar moet dus wat meer balans in komen.

De voorzitter:

Daar heeft de heer Laçin een vraag over aan meneer Dijkstra.

De heer Laçin (SP):

Ja, voorzitter. Het is winst om de heer Dijkstra te horen zeggen: ik weet niet of we Lelystad Airport moeten doen. Die houden we vast voor het volgende luchtvaartdebat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even in context, alstublieft! Mijn standpunt is niet gewijzigd.

De heer Laçin (SP):

Die houden we vast voor het volgende debat. Ik heb een vraag over wat de heer Dijkstra net zei over de economische toegevoegde waarde van de luchtvaart. Natuurlijk is de luchtvaart belangrijk en is Schiphol belangrijk. Mensen werken daar en profiteren direct en indirect van de werkgelegenheid op Schiphol. Alleen zijn er natuurlijk wel verschillende rapporten die zeggen dat de uitzonderlijke situatie rondom Schiphol en de Rotterdamse haven, het mainportbeleid, achterhaald is. Zonder te willen zeggen dat Schiphol onbelangrijk is voor onze economie: is de heer Dijkstra het met de Rli en de SP eens dat we nu eens keer moeten stoppen met het uitzonderen van Schiphol en de Rotterdamse haven wat betreft de investeringen, dat we ze normaal moeten behandelen als alle andere sectoren, en dat we met dat oog naar luchtvaart moeten kijken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er zitten heel veel aanknopingspunten in uw vraag. Ik was niet onder de indruk van het rapport van de Rli. Het heet Mainports voorbij, maar dat wil niet zeggen dat de mainports er niet meer toe doen. Dat is ook niet de conclusie van de Raad voor de leefomgeving. De mainports Rotterdamse haven en Schiphol zijn nog steeds heel erg belangrijk voor ons land, als internationale poort naar Europa, maar ook als poort naar de wereld. Ze zeggen wel dat er nieuwe dingen bij komen. Het gaat veel meer om de dienstensector. Denk aan de brainport in Eindhoven, die je ook een soort mainport zou kunnen noemen, en andere gebieden waar veel meer toegevoegde waarde is dan het schuiven van een container of het vervoeren van een paar zakelijke reizigers. Ik betwist dat het er niet toe doet. De toegevoegde waarde van de luchtvaart is nog steeds erg groot in Nederland, afhankelijk van hoe je rekent. Tot 300.000 mensen werken er direct en indirect en de toegevoegde waarde is ongeveer 30 miljard. Dat is fors. Dat moeten we niet verloren laten gaan. We hebben goud in handen, maar we moeten dat wel koesteren. Dat ze als normale sector behandeld moeten worden, ben ik met u eens.

De voorzitter:

Meneer Laçin, heeft dat nog een vervolgvraag tot gevolg?

De heer Laçin (SP):

Zeker, voorzitter. Het is ook winst dat de heer Dijkstra het met ons eens is dat de luchtvaart als een normale sector behandeld moet worden en geen uitzonderingspositie moet krijgen. Ook ik bepleit niet dat luchtvaart er

totaal niet meer toe doet. Dat zeg ik niet. De Rli stelt gewoon dat het een belangrijke sector is, maar dat er andere opkomende belangrijke sectoren zijn, bijvoorbeeld de dienstensector. Kijk daar meer naar en laten we stoppen met het mainportbeleid van de afgelopen jaren. Daarop zou ik nog wel een concreet antwoord willen van de heer Dijkstra. Moeten we stoppen met het mainportbeleid, met uitzonderingen voor Schiphol en de Rotterdamse haven, en ze gelijktrekken met alle andere sectoren, bijvoorbeeld degene die nu opkomen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee. Ik denk dat je nooit moet stoppen met benadrukken wat je met elkaar goed vindt en waar je centjes mee verdient, zodat we een mooi, schoon en welvarend land hebben. Dat wil ik niet overboord gooien. Nee, dat wil ik niet. Ik vind wel dat investeren in infrastructuur erg loont. Daar hebben we ook andere debatten over. Dat voorkomt namelijk files en dat voorkomt opstoppingen. Het feit dat wij zo'n mooie luchthaven hebben, met 327 directe bestemmingen naar allemaal plekken over de wereld, betekent dat wij een open economie zijn en dat bedrijven heel graag hier komen, met studenten, met kenniswerkers, met distributiecentra en alles, om in Nederland hun vestigingsplaats te openen. Ik reed een keer een rondje met iemand in Hoofddorp. Daar zie je, geloof ik, 600 bedrijven zitten, uit India, uit Taiwan en verzin het allemaal maar. Die hebben daar in de buurt hun hoofdkantoor met behoorlijk wat spin-off voor alle geledingen: voor de hoogopgeleide advocaten op de dure Zuidas tot aan de mensen in de catering en de bagageafhandeling, die dagelijks zorgen dat dat goed loopt. Ik vind dat heel mooi. Dat brengt ons land heel wat. Dat moeten we niet vergeten.

De **voorzitter**:

Ik zag nog een vraag van de heer Van Raan.

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

Inmiddels is duidelijk dat Schiphol niet zozeer van belang is voor de economie, als wel dat Schiphol wel vaart bij de manier waarop de economie draait. Het is dus eigenlijk omgedraaid. De vraag die ik zou willen stellen aan de heer Dijkstra is de volgende. Hij zegt in de nota de financiële paragraaf te missen. Dat kan. Maar vindt hij dan ook dat de kosten van luchtvaart wat beter in beeld moeten worden gebracht, als het gaat om kosten voor de gezondheid, voor het klimaat en voor de leefomgeving? Vindt hij dat dat er ook bij hoort of kijkt hij alleen naar de voordelen? Misschien moet de vraag wel zijn: pleit hij hier voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de luchtvaart als zodanig?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is een hele interessante, maar vooral wat je toekent. De harde euro's van partijen die geld uitgeven en niets investeren in stenen of wat dan ook kun je makkelijk meten, maar hoe koppel je een bedrag aan de nadelen van luchtvaart, bijvoorbeeld dat er stoffen in de lucht komen waardoor er gezondheidsschade ontstaat? Dat is veel ingewikkelder. Dat er voordelen zitten aan luchtvaart is evident, dat zijn harde euro's. Dat er nadelen aan zitten in de vorm van hinder en gezondheidsschade en dat soort dingen, is ook evident. Dat hebben we overigens al een hele tijd. Dat beter met elkaar in balans brengen, is volgens mij wat we op dit moment aan het doen zijn. Enerzijds benadrukken we het belang van de economie en goede verbindingen en banen, en anderzijds mitigeren we de nadelen zoveel mogelijk, of compenseren we die en lossen ze hier en daar zelfs op. Ik denk dat je in een klein en dichtbevolkt landje daarin altijd de balans moet zoeken.

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

Dat is ook een antwoord. Is de heer Dijkstra het met de Partij voor de Dieren eens dat de opbrengst in harde euro's zoals hij dat zegt goed te benoemen is, maar dat er nog heel veel werk ligt om de kosten beter in beeld te brengen? Is hij het ook met de Partij voor de Dieren eens dat we daar meer onderzoek naar moeten verrichten als je de balans zoals hij dat noemt niet kan maken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat denk ik wel. Ik denk dat dat een ingewikkelde opgave is. Ik zou zeggen: doet u daarin zelf ook een poging. Ik geloof dat PBL dat ook doet: zoveel miljarden aan schade, en aan de andere kant zoveel miljarden aan opbrengsten. Maar het is we heel erg afhankelijk van wat je als schade definieert. Ook treinen hebben bepaalde schade voor omwonenden. Maar daar wil ik nu niet aan beginnen.

De **voorzitter**:

Dank u wel meneer Dijkstra. Ik zag dat de heer Van der Lee nog een vraag had.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ja dank u wel, voorzitter. Nu we het zo uitgebreid over het onderwerp schade hebben, wil ik toch ook even stilstaan bij een nieuw type schade: de politiek-maatschappelijke schade die ontstaat op het moment dat een sector wordt uitgezonderd van maatregelen die andere sectoren wel in steeds toenemende mate treffen. Daarmee wordt ook het beleid ondermijnd, of het nou gaat om de CO₂-reductie in de industrie, of wat huishoudens daarvoor moeten doen; of als het gaat om stikstofproblematiek of fijnstofproblematiek. Vindt de heer Dijkstra het niet alleen al vanuit die schade belangrijk dat we de luchtvaart steviger aanpakken?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb net gezegd dat het een normale sector is met alle voor- en nadelen ervan. In die zin gebeurt dat volgens mij, en zijn we ons steeds dat steeds meer bewust. Ook door acties zoals dit weekend nog van mensen die daar gingen demonstreren op een plek waar ze eigenlijk 50 meter verderop hadden moeten zitten, maar wel erg bezorgd zijn en daar een signaal afgeven. Ik denk dat dat signaal aan de ene kant heel terecht is. Als je je zorgen maakt, moet je dat vooral doen, maar je moet wel op de goede plek gaan demonstreren. Het wordt ook veel meer mensen duidelijk dat er ook nadelen aan de luchtvaart zitten. Die brengen we met elkaar in kaart, maar we moeten dan niet meteen stoppen met de tent. We moeten het een goede plek geven in ons dichtbevolkte landje. Dat hebben we altijd al gedaan en dat zullen we altijd blijven doen. Ik vertrouw heel erg op innovaties, op nieuwe technieken, maar ook op een nieuwe vorm van dialoog met omwonenden. We hebben gezien dat tien jaar lang polderen met Alders bij iedereen een hoop frustratie heeft opgeleverd. Bij de sector, want er werd niet geleverd. Bij de omwonenden, want ze hadden het idee dat ze niet gehoord werden en voor het lapje werden gehouden. We zitten nu in een nieuwe fase en de Luchtvaartnota gaat daar zo meteen echt een aanzet toe geven. Dus ik zou zeggen: laten we daar samenwerken.

De **voorzitter**:

De heer Van der Lee, uw laatste interruptie.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Samenwerken doe ik altijd graag, maar u stelt dat de luchtvaart een normale sector is. Ik denk dat daar juist het probleem in zit: het is een sector met een ongekennde uitzonderingspositie. Ik ben het met u eens dat de luchtvaart als een normale sector behandeld zou moeten worden. Dat betekent dat je ook op deze sector natuurvergunningen van toepassing

moet verklaren en strikte CO₂-normen, maar ook dat er betaald wordt voor de maatschappelijke kosten die deze sector veroorzaakt. Ik hoop dat de samenwerking die de heer Dijkstra graag zoekt ook langs die lijnen kan gaan plaatsvinden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Een normale sector maar dan wel in mondiaal verband. We moeten ook kijken naar wat andere landen doen. Het heeft geen zin om met het uitvoeren van onverstandige maatregelen of maatregelen die te snel gaan Schiphol om zeep te helpen. Dat betekent dat KLM vertrekt of er zo meteen niet meer is. Dat zou zonde zijn en meer schade opleveren dan het goed doet. Laten we het wel met verstand blijven doen. Zolang we dat blijven doen in een mondiaal of Europees speelveld kan er volgens mij heel veel.

De **voorzitter**:

Dan is er een vraag van de heer Van Raan.

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

Ik wil even aansluiten bij die normale sector die het nu in één keer geworden is. Is de VVD bereid daar in Europees verband voor te gaan pleiten en niet alleen hier in Nederland?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik denk dat het de intentie is van het kabinet om te zorgen dat we luchtvaart zoveel mogelijk binnen het Europese ETS brengen in plaats van de nationale vliegtaks en dat we proberen het ook in ICAO-verband, het mondiale verband, aan te scherpen. Daar is de Minister volgens mij ook mee bezig. Er gebeurt veel. Het lijkt nu net of ik de notitie heb geschreven, maar dat is niet het geval. Het is echt een verhaal van GroenLinks. Ik hoef dat niet te verdedigen, maar u stelde een vraag. Dat is prima.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft nog een vraag.

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

Ik zou wel heel nieuwsgierig zijn naar een luchtvaartnota van de heer Dijkstra. Dat is trouwens misschien één pagina of een vliegtuigje zelfs. Over die normale sector en pleiten in Europees verband hoor ik de heer Dijkstra zeggen dat dat misschien inderdaad voor de hand ligt. ICAO zit nog niet in Parijs en alle normale sectoren zitten dat wel. Is de heer Dijkstra bereid om er in Europees verband voor te pleiten dat de luchtvaartsector als normale sector voluit onder Parijs gaat vallen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De vraag is wat onder Parijs valt of niet. De internationale scheepvaart en de internationale luchtvaart hebben een uitzonderingspositie ten opzichte van de andere sectoren. Dat is ook logisch, want ze opereren mondiaal. Hoe ga je dat toerekenen, aan welk land ga je dat toerekenen? Als je hier opstijgt en je vliegt over de plas, is dan de uitstoot voor ons of voor de bestemming waar je heen gaat? Daar moet een goed systeem voor komen, het liefst een mondiaal systeem, dat eerlijk is, dat zorgt voor reducties, innovaties en voldoende geld om te innoveren. Daar moet een goede balans in zitten. Een wereldwijde aanpak heeft absoluut onze voorkeur. Ik wil best aan mijn eigen luchtvaartnotitie beginnen. Die zal meer zijn dan één kantje, maar die zal met name het economisch belang en het belang van die banen en verbindingen benadrukken, maar tegelijkertijd ook een aantal gehinderden adresseren. Ik ga daar eens over nadenken. Ik ben sowieso bezig met het verkiezingsprogramma. Dat moet er in maart 2021 liggen. Ik werk eraan.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, u gaat dan wel over uw laatste interruptie heen. U hebt geen interruptie meer. De heer Dijkstra heeft inmiddels tien vragen beantwoord, dus dat is al een kleine luchtvaartnotitie op zichzelf. Misschien is het goed als hij even verder gaat met zijn betoog.

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

Prima.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik had de Uiver nog willen noemen en dat soort dingen. Maar dank voor de vraag. Het geeft inderdaad duidelijk aan waar de partijen onderling staan. Waar wij staan, is altijd helder en waar u staat ook. Dat is mooi. Ik heb al heel veel beantwoord. Dat is het voordeel van vragen. Ik wil benadrukken dat de sectoren allebei best al lang bestaan, de ene nog iets langer dan de andere. Maar waarom krijgt spoor het nou niet voor elkaar? Welke ideeën heeft GroenLinks om de ticketing en de bagageafhandeling beter te maken? Ik hoorde de heer Van Boxtel, CEO van NS, grote woorden spreken over ambities. Nou, doe het dan, zou ik zeggen. Ga dan inderdaad je treinen blauw schilderen en laat zien dat je diezelfde kwaliteit kunt leveren.

Het is natuurlijk ingewikkeld. Een kilometer spoor kost 50 miljoen en van die bestemmingen ligt misschien wel 80% in het buitenland. Het is dus ingewikkeld, dat snap ik, maar er ligt wel een uitdaging. Hoe zorgen we ervoor dat Schiphol die multimodale hub wordt, waar je, ongeacht of je met trein, hogesnelheidslijn, tram of wat dan ook gaat en ongeacht hoe je aankomt met een vliegtuig, gebruik van kunt maken? Dat is het ideaal dat wij met elkaar hebben. Het maakt niet uit hoe je reist, als je dat maar doet op een manier die betaalbaar en goed is voor jou en bij je past. Er is hier nog een debat op zich gaande.

Ik heb u een paar vragen beloofd. De eerste vraag gaat over ETS. U wilt de luchtvaart onder de emissiehandel in Europa brengen. Mag ik veronderstellen dat er geen extra taks daarbij hoeven te komen, op nationaal niveau bijvoorbeeld, als dat ETS tenminste een goede prijs heeft? Dat gaat het natuurlijk krijgen als ik het plan van Timmermans beluister.

Dan over klimaatbeleid. Daar hadden we net al een debatje over. Staat GroenLinks hier ook Europees beleid in voor?

De vierde vraag gaat over Schiphol zelf. Schiphol is de op een of twee na grootste luchthaven van Europa. Is GroenLinks daar ook een beetje trots op? Toen ik begon te lezen, moest ik de notitie af en toe even wegleggen, omdat ik er chagrijnig van werd. Uiteindelijk heb ik haar vorig weekend goed gelezen, maar zij mag ook wel een beetje trots en positivisme uitstralen. Dat maakt het leven zo veel mooier, en daar ben ik in ieder geval altijd wel van.

Het aantal klachten tegen de luchtvaart is afgelopen jaar flink toegenomen, ondanks dat het aantal vliegbewegingen eigenlijk gelijk is gebleven, want Schiphol zit al een tijdje op slot. Een heel gemene vraag, maar wat is de rol van GroenLinks in het aantal klachten? Je ziet namelijk dat er een aantal veelklagers is. GroenLinks noemt zelf 21 mensen bij het ene vliegveld en 35 mensen bij een ander. Die veelklagers doen dus eigenlijk driekwart van al die klachten. Zouden we niet beter een kop koffie kunnen gaan drinken met die 35 mensen? Komen we dan niet veel verder met elkaar?

Dan de verbindingen met de rest van Nederland en de wereld. Die 327 netjes genoemd. Ook Nederland is verbonden met heel veel treinverbindingen. Dat heeft uw collega ook opgeschreven. Wat is er dan eigenlijk nog verkeerd, behalve dat het sneller moet en efficiënter en goedkoper? Maar die verbindingen hebben we in feite al.

Bij vraag 10 heeft u het over subsidies. Meneer Van der Lee begon daar ook over. De luchtvaart wordt gematst en krijgt allerlei subsidies, maar dat

zijn natuurlijk internationale vrijstellingen. Schakelt GroenLinks vrijstellingen ook gelijk aan subsidies? Want ja, dan kan ik nog wel een aantal dingen berekenen en dan wordt het ingewikkeld.

Elektrisch vliegen wordt genoemd. Daar is een aantal initiatieven voor, bijvoorbeeld elektrisch taxiën. We hebben gehoord dat een Boeing 737, een doorsneevliegtuig, al 200.000 liter kerosine zou kunnen besparen als het niet van de Polderbaan helemaal naar Schiphol zou hoeven taxiën, maar dat elektrisch zou kunnen doen. Maar waarom is mevrouw Kröger eigenlijk vrij negatief over dat soort innovaties? Ik hoop dat zij die een beetje meer omarmt, want dat is toch, net als synthetische kerosine, een basis om verder te gaan.

Het aantal decibellen, de treinhinder en de luchtvaart. Ik ben daar eens ingedoken en het is niet helemaal eerlijk om het te vergelijken. Natuurlijk vervoert de trein tien keer meer mensen per dag dan Schiphol, maar het aantal gehinderden is ook tien keer meer. 1,3 miljoen mensen wonen in Nederland binnen 300 meter van het spoor, in de steden met name, waar 's nachts ook goederentreinen voorbijrazen. Een behoorlijk aantal heeft daar hinder van, veel meer dan van de luchtvaart. Nu zegt u: dan moet je ook maar geluidsschermen gaan plaatsen langs het spoor. Ja, maar geeft u dan ook het financiële plaatje, alstublieft, want ik denk dat daarin ook een wat betere balans kan komen. Aan treinen zijn we allemaal gewend. Aan vliegtuigen geldt dat voor heel veel mensen volgens mij ook, behalve dus die 35 of 21 mensen die heel veel klagen.

Dan vraag 22 over de hub. Overstappassagiers zorgen voor een extra aantal vluchten. Ja, dat is zo, natuurlijk. Maar kunt u de werking van de hub nog eventjes uitleggen aan mij? Hoe ziet u dat voor zich? Want zonder de hub is Schiphol natuurlijk maar de helft.

De bagage hebben we net al gehad en de tickets. Ik ga gewoon even door en gebruik mijn spreektijd allemaal nu.

De voorzitter:

U heeft nog een minuutje te gaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het vertrekpunt Amsterdam. U moet niet te vaak zeggen dat iedereen maar vanuit Amsterdam wil vertrekken. Dan vraag ik mij af: doet u dat nou alleen maar voor de mensen uit Utrecht en Amsterdam, de Groen-Linkers, of zijn we er ook voor de mensen uit Tilburg en Tiel en Drachten en Hengelo? Die moeten ook reizen en die kunnen ook een vliegveld over de grens nemen, maar ze kunnen ook naar Schiphol gaan. Maar die willen echt niet allemaal met de trein via Amsterdam; die willen ook ergens anders kunnen opstappen als ze naar buiten moeten. Met die eenzijdige focus op Amsterdam heb ik altijd een beetje moeite.

Over de palmolie zal ik maar niets zeggen, maar ik vraag me af of u zich daarin laat leiden door Greenpeace, dat meer donateurs wil, of gaat het om GroenLinks, dat gewoon kiezers wil overtuigen? Als er staat dat het indirect leidt tot vraag naar extra palmolie als je synthetische kerosine gaat maken, dan gaat dat wel heel ver. Dan denk ik: dat is niet goed.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, u nadert uw laatste minuut.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, heel goed. Even kijken.

De intercitytreinen die hard rijden, rijden ook op heel veel stroom en de 50 miljoen van een kilometer spoor heb ik al genoemd.

Dus dank. Ik heb een behoorlijk aantal technische vragen ook weer gesteld. Succes ermee en nogmaals complimenten voor uw werk. We gaan kijken wat allemaal in de Luchtvaartnota zo meteen terugkomt.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. U hebt een fors deel van de tijd voor uw tweede termijn hiermee ook verbruikt. U hebt nog een minuutje over, voor zo meteen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van der Lee van GroenLinks.

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik sluit me graag aan bij de complimenten die de heer Dijkstra heeft gegeven. Het is echt een prachtige nota met heel veel doordachte voorstellen, die ons veel te bieden heeft voor de toekomst van de luchtvaart, maar ook voor die van de trein en met name de internationale verbindingen. Over de trein gesproken, wij hadden als Kamerdelegatie graag de klimaattop in Madrid per trein bezocht. Dat kostte wel wat uren, vijftien uur, met veel overstappen. Dat moet sowieso beter kunnen. Maar helaas was er een staking in Frankrijk. Ik heb net een leuke reis doorgemaakt met de heer Sienot. Het is wel een lange reis, 1.800 kilometer. Dat is best een eind. Ik begreep van Minister Wiebes dat de coalitie bang was dat ik te veel tijd kreeg om de heer Sienot naar het groene kamp te trekken. Daar heb ik uiteraard dankbaar gebruik van gemaakt.

De voorzitter:

De reis was overigens zonder de heer Sienot ook 1.800 kilometer geweest, dus dat maakt niet uit.

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Dat klopt, maar samen doorbrengen bespaart CO₂. Het was ook een heel plezierige reis.

Maar deze reis illustreert natuurlijk het dilemma waar ook in deze nota veel aandacht voor is. We kunnen omwille van het klimaat, de natuur, de gezondheid en de leefomgeving niet meer voor elke reis in het vliegtuig stappen. We moeten vliegen echt reserveren voor die reizen waar eigenlijk geen goed alternatief voor is. Daarvoor hebben we sturingsmiddelen nodig en een goed, snel, comfortabel en betaalbaar alternatief, met name in de vorm van snelle treinverbindingen. De Nederlandse Eurocommissaris heeft een mooi plan geschetst met de Europese Green Deal, die flinke stappen zet naar een CO₂-neutrale toekomst. Dat is de richting voor Europa en voor ons allemaal. De prijs van de luchtvaart moet een reflectie zijn van de impact op milieu en gezondheid, zo wordt in de Green Deal gesteld. Ik denk ook dat de heer Timmermans de nota Luchtvaart op de rails echt goed gelezen heeft, misschien wel iets beter dan de Minister, die alleen nog maar een procesbrief heeft geschreven. Ik zal haar straks nog wel een inhoudelijke vraag stellen.

Er kan in de luchtvaart eigenlijk niet meer groei bij. De vraag is: hoe gaan we de uitstoot reduceren? Hoe gaan we de overlast reduceren? En hoe zorgen wij ervoor dat dit ook in dat opzicht een normale sector in Nederland wordt? De nota gaat in op veel problemen, dilemma's en oplossingsrichtingen. GroenLinks is niet tegen vliegen, want vliegen verbindt ons, maar er zitten evidente nadelen aan. Daarom...

De voorzitter:

Meneer Van der Lee, ik zie dat een aantal collega's vragen aan u wil stellen. We beginnen bij de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik kan een heel eind met de heer Van der Lee meegaan, maar hij maakt ook de heel stellige opmerking dat er geen groei meer bij kan. Kan de heer Van der Lee een beetje definiëren wat hij daarmee bedoelt? Op welke aspecten toetst hij dat? Op het aantal bewegingen, de hoeveelheid hinder, de CO₂-uitstoot? «Er kan geen groei bij» is wel heel stellig. Dan zou je namelijk alles blokkeren en zou je ook alle verbeteringen in de toekomst

per definitie tegenhouden. Iets meer diepgang in «er kan geen groei meer bij» zou fijn zijn.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Nou ja, u noemde zelf al de aspecten waarop ik denk dat er inderdaad geen groei meer bij kan. Het gaat over de verschillende vormen van uitstoot – niet alleen CO₂, maar ook ultrafijnstof – maar ook over de overlast. Die groei kan er niet meer bij omdat de luchtvaartsector te lang te weinig heeft geïnnoveerd. Er is nu enig zicht op een begin van oplossingen, maar het gaat nog heel veel tijd kosten voordat die volwaardig zijn. Die tijd hebben we niet meer. We hebben 30 jaar lang te weinig ingegrepen op het gebied van uitstoot. Die tijd moeten we nu benutten om maatregelen te nemen. Dat is de positie van GroenLinks. Als je nog langer wacht met dit soort maatregelen, praten we niet eens meer over stilstand, maar komt krimp ook op de agenda.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik probeer het te volgen, maar ik ben er niet helemaal uit of de heer Van der Lee bedoelt dat de stop onvoorwaardelijk is of dat de groei voorwaardelijk is. Wat bedoelt de heer Van der Lee? Zegt hij dat er wel ruimte is voor duurzame groei als de voorwaarden worden ingevuld, of is de groeistop onvoorwaardelijk?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik herken me niet in deze digitale keuze, want u denkt dat er voorwaarden voorhanden zijn die groei mogelijk maken, maar ik zie dat die er op dit moment niet zijn en dat het nog heel lang gaat duren voordat die er zijn. Dan moet je ook reëel zijn en zeggen: groei zit er voorlopig gewoon niet in. Wij moeten bijsturen. De luchtvaart zal net als andere sectoren nu moeten leveren als het gaat om emissiereductie. Dat is de harde realiteit van te lang niks doen.

De **voorzitter**:

Dan zag ik nog een vraag van de heer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik hoor GroenLinks hier eigenlijk zeggen: geen groei meer. U insinueert zelfs krimp, maar dat betekent dus ook dat vliegen niet meer voor iedereen bereikbaar is. Hoe ziet de heer Van der Lee dat?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ook op dit moment is vliegen niet voor iedereen bereikbaar. En helaas geldt voor heel veel sectoren en producten dat wij, in een tijd waarin we de aarde veel zwaarder belasten dan wat zij kan dragen, ergens grenzen aan moeten stellen. Dat moet je wel op een rechtvaardige manier doen. Dat wil ik graag onderstrepen, maar het betekent niet dat we alsmaar meer kunnen vliegen met elkaar.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Loop je dan niet het risico dat zo meteen alleen nog maar de rijke elite, de mensen met een groen hart die centjes hebben, in het vliegtuig kan stappen en dat alle andere mensen, die ook hard werken en één keer per jaar een keertje op vakantie willen met het vliegtuig, dat niet meer kunnen?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Dat risico is zeker aanwezig, maar ik zie ook dat de mensen met minder geld nu ook niet de trein in kunnen stappen, omdat die tickets veel duurder zijn dan vliegtickets op een onrechtvaardige manier. Je kunt op

heel veel manieren een meer rechtvaardige en meer duurzame vorm van mobiliteit voor iedereen bereiken dan op dit moment het geval is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Die treinkaartjes zijn inderdaad ook niet gratis, maar de vliegtickets maakt u ook duurder. Daarmee ontnemt u een groot deel van de Nederlanders zo meteen de mogelijkheid om op vakantie te gaan of om te reizen. Hoe kan ik dat rijmen? Dan hangt het toch af van de inhoud van je portemonnee of je de vrijheid hebt om mobiel te zijn via een vliegtuig of een trein? Dat is toch hartstikke zonde? Daar kunt u toch niet voor staan? U hebt ook «links» in uw partijnaam zitten, maar de mensen die ook hard werken met minder centjes dan u en ik, kunnen dan niet meer op vakantie. Dat moet je toch niet willen met elkaar?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik zeg niet dat er niet meer mag worden gevlogen. Wij zeggen ook niet dat het huidige aantal vliegbewegingen niet zou mogen blijven bestaan. Wij zeggen dat er met verdere groei gestopt moet worden. Verder wijzen wij erop dat je een eerlijke balans moet creëren, ook in financiële zin, tussen vliegen en de trein. Daar gaat deze hele nota over. Als het aan GroenLinks ligt, kunnen heel veel mensen in de toekomst met de trein op vakantie. Dan nog zal iedereen scherpere keuzes moeten maken, want een aantal activiteiten zal duurder moeten worden, willen wij erin slagen om greep te krijgen op de grootste uitdaging waar wij als mensen voor staan, namelijk het beteugelen van klimaatverandering.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, leidt dat nog tot een vervolgvraag? Nee? Meneer Van der Lee, dan kunt u verder met uw betoog.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wilde wat vragen stellen aan mevrouw Kröger. Zij ziet de trein als alternatief. Dat is eigenlijk alleen maar realistisch als we flink investeren in meer en snellere verbindingen. Dat is duur. Hoe wil mevrouw Kröger de luchtvaartsector daaraan mee laten betalen? Wat moeten wij dan eerst doen, minder vliegen of eerst zorgen voor extra treinen? En mevrouw Kröger wil meer sturing op slots, maar bij de VVR Lelystad denkt de Minister nu al een systeem te hebben gevonden voor prioritering. Betekent dit dat het eigenlijk nu al kan, zolang we maar op objectieve criteria discrimineren en niet op maatschappij? De vraag is sowieso wat Nederland allemaal zelf mag bepalen en waar we het buitenland voor nodig hebben. Wat mag van Europa en de mondiale organisaties? Gaat dat wel lukken? Wat zijn uw opvattingen daarover? Voorzitter. Ik heb ook nog een vraag aan de Minister, een verzoek eigenlijk, namelijk om de ideeën, dilemma's en oplossingsrichtingen uit deze nota daadwerkelijk te betrekken bij haar eigen Luchtvaartnota. Zoiets schreef ze ook al in haar procesbrief. Wat is zij van plan te gaan doen met de beslispunten uit deze nota? Ik zou met name van haar op dit moment iets meer visie willen horen, bijvoorbeeld op de strategische samenwerking met buurlanden. In Engeland hebben ze Heathrow, in Frankrijk Charles de Gaulle en in Nederland hebben we Schiphol. Is het niet beter om een race to the bottom en met deze drie landen samen veel meer greep te krijgen op de CO₂-uitstoot, de overlast en de ultrafijnstofuitstoot van de luchtvaart? Graag een reactie.

De **voorzitter**:

Meneer Van der Lee, u bent inmiddels in uw laatste minuut van uw eerste termijn beland. Het is niet anders.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Maar u moet niet de antwoorden op de interrupties meetellen.

De **voorzitter**:

Nee, nee, dat wordt allemaal netjes bijgehouden. Kijk, u mag doorgaan, maar dan betekent dat dat u in uw tweede termijn wat minder ruimte heeft.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik was klaar.

De **voorzitter**:

Nou, fantastisch. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch van het CDA. Hij heeft overigens zes minuten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ten eerste wil ik de indiener en degenen die haar hebben ondersteund, bedanken voor het werk. Het opstellen van een initiatiefnota gaat namelijk altijd gepaard met veel tijd en inzet. Ik denk dat hier ook een stuk passie ligt bij mevrouw Kröger.

Voorzitter. Dan de initiatiefnota zelf. Ik kom eerst bij een paar algemene vragen. In de initiatiefnota is te lezen dat deze tot stand is gekomen naar aanleiding van een serie gesprekken met omwonenden van zes luchthavens in Nederland, natuur- en milieuorganisaties, en verschillende experts en wetenschappers. Zou de initiatiefnemer kunnen aangeven welke natuur- en milieuorganisaties dat precies zijn? Kan de initiatiefnemer verder aangeven waarom er niet gesproken is met partijen uit de luchtvaart? Verder stelt de initiatiefnemer dat groei van de luchtvaart niet kan, als je rekening houdt met urgente problemen. Hoe kijkt de initiatiefnemer dan aan tegen duurzame groei?

Voorzitter. In de initiatiefnota van mevrouw Kröger zitten best wel een aantal gedachten waarin het CDA zich op hoofdlijnen kan vinden, al verwoordt de initiatiefnemer het soms wat anders dan het CDA dat zou doen. In mijn eigen woorden vindt het CDA de gedachte om waar mogelijk te proberen om sneller internationale treinen een aantrekkelijk en concurrerend alternatief te laten zijn voor kortereafstandsvluchten, een verstandig idee. Het CDA ziet al langer kansen in goede, grensoverschrijdende treinverbindingen. Eind 2017 heeft het CDA bijvoorbeeld gepleit voor nader onderzoek naar de kansen en voornemens van alle mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen. De gedachte dat in de toekomst de combinatie trein-vliegtuig een normale optie zou kunnen worden, vindt het CDA ook helemaal niet zo'n gek idee. Het zou...

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, de heer Laçin heeft daarover een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, want ik heb toch wel moeite met de term «duurzame groei». Verschillende onderzoeken laten zien dat verduurzaming van de luchtvaart op korte termijn gewoon onmogelijk is en dat groei van de luchtvaart op dit moment altijd gepaard gaat met meer hinder, meer uitstoot van CO₂ en meer uitstoot van stikstof. Als we ons dat beseffen, kan de heer Amhaouch hier dan definiëren wat hij bedoelt met «duurzame groei»? Hoe wil hij dat voor elkaar krijgen? Dan heb ik het over de korte termijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik denk dat niet. Hier worden een aantal onjuistheden geformuleerd. Ik denk namelijk dat er in de luchtvaartsector in de afgelopen jaren heel veel is geïnvesteerd in verduurzaming. Kijk naar het aantal bewegingen van de luchtvaart in Nederland en de ontkoppeling met de CO₂-uitstoot. Daarbij zie je een directe ontkoppeling, dus het is niet per definitie zo dat met een

stijging van het aantal bewegingen, de CO₂ in gelijke mate groeit. Kijk naar de vliegtuigen. Vorige week is er weer een 747 – een grote jongen, die we allemaal kennen – met vier motoren uitgefaseerd. Dan komen daar natuurlijk andere vliegtuigen met twee motoren voor terug. Er wordt dus continu verduurzaamd in de luchtvaart. Volgens mij moeten we daarnaar kijken en niet zeggen dat er niks wordt verduurzaamd. Zoals de industrie ook verduurzaamd heeft de afgelopen jaren, heeft ook de luchtvaartsector verduurzaamd. Is het genoeg? Nee.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is dan in ieder geval een conclusie die we delen: «Is het genoeg? Nee.» Maar we zien dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart de afgelopen jaren is gegroeid. Dat kan ook te maken hebben met het feit dat ook het aantal vliegbewegingen is gegroeid. Is de heer Amhaouch het dan met mij eens dat het op korte termijn verminderen van de CO₂-uitstoot met de verduurzaming die plaatsvindt, alleen kan als er geen groei plaatsvindt? Want dan gaat de verduurzaming misschien in kleine mate door, terwijl de groei dat overvleugelt. Dan hebben we onderaan de streep helemaal geen verduurzaming van de luchtvaart. Het een kan dus niet samen met het ander. Is de heer Amhaouch dat met mij eens?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als we deze lijn door zouden trekken, dan zouden we morgen direct stoppen met het verkopen van auto's en met het laten starten van een aantal fabrieken, want dat kan dan niet. Kijk ook naar andere sectoren. We hebben in Parijs bijvoorbeeld een aantal afspraken gemaakt over hoe we naar 2030 gaan en naar 2050. Dat betekent dus dat je niet alles morgen kunt doen, maar dat we inzetten op verduurzaming, via duurzame brandstof, via elektrisch taxiën, via nieuwe motoren op vliegtuigen. Als we die stappen nemen, dan ben ik ervan overtuigd dat we richting 2030, en dadelijk ook richting 2050 en verder, ook de luchtvaartsector gaan verduurzamen.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, ook u bent helaas door uw interrupties heen, dus meneer Amhaouch mag zijn betoog vervolgen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik dank de heer Laçin voor zijn interrupties. Sorry, ik moet weer even het juiste punt zoeken, even kalibreren. Hetzelfde geldt voor de aandacht in de nota voor de mogelijkheden die biokerosine en synthetische kerosine kunnen bieden in het verduurzamen van de luchtvaart. Het CDA trekt op deze thema's soms ook samen op met GroenLinks. Zo heb ik onlangs een motie van mevrouw Kröger meegetekend om in de Luchtvaartnota een scenario voor «Railport Schiphol» op te nemen, waarin kortereafstandsvluchten op Schiphol waar mogelijk worden vervangen door treinreizen, doordat Schiphol met snelle treinverbindingen is verbonden met de ons omringende landen. Het CDA is zelf ook actief met voorstellen om de trein aantrekkelijker te maken dan kortereafstandsvluchten om zo een goed alternatief te vormen voor de luchtvaart. Zo hebben wij een motie ingediend voor een quickscan voor innovatieve mogelijkheden van een supersnelle trein via internationale corridors, gescheiden van het nationaal en regionaal vervoer. Ook hebben wij een motie ingediend over een IC-verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken, ook gesteund door mijn collega van de SP, en een motie met het verzoek om onderzoek te laten doen naar een rechtstreekse intercityverbinding tussen Den Haag, Brabant en het Roergebied. Voorzitter. Het CDA is kritischer over de specifieke voorstellen die worden gedaan. Ten eerste: het aantal voorstellen. In de initiatiefnota worden, als ik goed geteld heb, 71 maatregelen voorgesteld; dat getal hoorde ik net

ook al voorbij komen. Waarom heeft de initiatiefnemer gekozen voor zo veel voorstellen? Hierdoor wordt volgens het CDA de focus verloren. Welke drie voorstellen vindt de initiatiefnemer het belangrijkste? Daarnaast is het CDA er kritisch over dat de initiatiefnemer geregeld kiest voor strengere regels om iets voor elkaar te krijgen, zoals het voorstel van de initiatiefnemer om vluchten van Nederland naar België af te schaffen en het voorstel om regels en criteria op te stellen voor ambtenaren en dienstreizen, waarbij het uitgangspunt is dat er voor afstanden tot 750 kilometer niet mag worden gevlogen. Waarom moet dat volgens de initiatiefnemer worden voorgeschreven via meer en strengere regels, waarbij maatwerk en realiteit uit het oog verloren kunnen worden? Het CDA richt zich liever op het aantrekkelijker maken van duurzaam vervoer om zo te bevorderen dat mensen de keuze uit zichzelf maken. De initiatiefnemer stelt ook voor dat er geen woningen worden gebouwd waar het te ongezond is om te wonen. Wat is volgens de initiatiefnemer «te ongezond»?

Tot slot nog een aantal vragen aan de Minister, die hier vandaag als adviseur bij zit. Die kans kunnen we niet voorbij laten gaan. De Minister geeft aan dat het kabinet samen met partijen uit de luchtvaartsector en de spoorsector werkt aan een actieplan met maatregelen om treinreizen naar zes bestemmingen, namelijk Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn, aantrekkelijker te maken. Er wordt aangegeven dat de partijen ernaar streven om aan het einde van dit jaar hun plan op te leveren. Is dit inmiddels klaar? Zo niet, wanneer komt het dan wel? Kan de Minister hierbij aangeven hoeveel van de nieuw bestelde Intercity's Nieuwe Generatie, de ICNG's – dat zijn er volgens mij 99 – geschikt zijn om naar Duitsland en België door te rijden? Wij zijn voornamelijk geïnteresseerd in die treinen naar Duitsland, want daarover krijgen wij geen cijfers boven tafel.

Het CDA is verder benieuwd naar een overzicht van de ontwikkeling van het aantal internationale treinreizigers ten opzichte van dat in de luchtvaart. Kan de Minister zo'n overzicht geven? Is zij bereid om de Kamer hierover periodiek te rapporteren? Het CDA zou namelijk graag het aantal internationale reizigers met de trein en het aantal internationale reizigers met de luchtvaart kunnen vergelijken; wij willen graag appels met appels kunnen vergelijken. De Minister geeft verder aan dat de initiatiefnota zal worden benut bij het verder vormgeven van de Luchtvaartnota. Het CDA neemt aan dat de Minister hiermee doelt op een aantal gedachten in de initiatiefnota van mevrouw Kröger en niet op alle 71 voorstellen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Ten minste, uw lichaamstaal suggereert dat u klaar bent.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja.

De voorzitter:

Maar uw microfoon staat nog aan; wilt u die uitzetten? Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin voor zijn bijdrage.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen wil ik ook mijn waardering en dank uitspreken richting mevrouw Kröger en haar beleidsmedewerker, de heer Stumpe, voor het opstellen van deze nota en alle tijd en energie die zij hierin hebben gestoken. Dankzij hun inzet ligt er nu een zeer complete analyse van de impact die luchtvaart heeft op klimaat, leefomgeving en mens, en ligt er daarnaast een set van 71 punten om die impact te verminderen en alternatieven te ontwikkelen. Net als voor GroenLinks en alle vreedzame demonstranten afgelopen weekend op Schiphol is het

voor de SP ook glashelder dat de tijd van groei voorbij is voor de luchtvaart. Een pas op de plaats is hard nodig, zodat we kunnen bepalen welke vluchten belangrijk en nodig zijn en voor welke vluchten er alternatieven zijn of moeten komen.

Voorzitter. Wat ik toch wel een beetje pijnlijk vind, is de nietszeggende reactie van deze Minister op de nota. Krap 2 A4'tjes, en nergens wordt ingegaan op de set beslispunten. De reactie komt neer op: dank u wel, mevrouw Kröger; ik ben bezig met de Luchtvaartnota en in dat kader zal ik ernaar kijken. Dat vind ik toch echt te mager. Ik wil daarom de Minister verzoeken om op alle beslispunten te reageren. Het liefst schriftelijk, het hoeft niet één voor één, maar iets meer dan 2 A4'tjes zou het werk van mevrouw Kröger en de heer Stumpe wel recht doen. Ik hoop dat de Minister dat met me eens is.

De voorzitter:

Er zijn 71 punten. Ik zit even te tellen hoelang de eerste termijn van de Minister dan wordt. Maar gaat u even door, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik zei dat het ook schriftelijk kan, voorzitter.

Vliegen moet een eerlijke prijs krijgen. Daar zijn verschillende instrumenten voor. Allereerst moet er gewoon btw op vliegtickets komen. Dat kunnen we hier in de Kamer beslissen en invoeren. Dit kabinet heeft de btw op groente, fruit, water en het ov verhoogd, maar blijft wegkijken als het gaat om een btw op vliegtickets. Waarom, vraag ik de Minister. Graag een reactie.

Een andere manier is om een vliegbelasting in te voeren. Een platte vliegtaks zoals het kabinet voorstelt, vindt de SP geen goede oplossing. Dat is de prijs verhogen waardoor je van vliegen toch weer een product maakt dat niet voor iedereen bereikbaar is. En het is juist de elite die nu al een veel grotere klimaatimpact heeft vergeleken met de gemiddelde Nederlander die een keer per jaar op vakantie gaat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een gaatje in de oppositiebres gevonden. Eindelijk! Ik hoor dat de SP ook gaat opkomen voor de gewone mensen. Deelt de SP de mening dat we vliegen voor iedereen bereikbaar moeten houden, en niet alleen maar voor de rijke D66'ers, GroenLinksers en misschien een verdwaalde VVD'er die heel veel vliegen? Ook als je inderdaad een weekje naar Egypte of Spanje wil of twee weekjes naar Turkije, of wat dan ook.

De heer Laçin (SP):

Jazeker, daar pleit de SP altijd voor. Het is niet zo dat wij nu pas voor de hardwerkende Nederlander opkomen. Dat deden wij altijd al. Wij hebben alleen een ander idee over een vliegbelasting. Dat zal ik zo uitleggen. Ik vind dat we alternatieven moeten ontwikkelen. Daar kom ik straks in mijn bijdrage ook nog over te spreken. We moeten een aantal bestemmingen beter bereikbaar maken met de trein, we moeten mensen een alternatief voor het vliegtuig bieden. Maar die hardwerkende Nederlander die niet elke week op en neer reist naar Londen, Marseille of wat dan ook, moet gewoon met het vliegtuig op vakantie kunnen gaan. Die moet niet gepakt worden door een platte vliegtaks.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, ook u bent door uw interrupties heen. U heeft uw gaatje gevonden. Dan kunt u dat in de tweede termijn verder uitboren. De heer Amhaouch heeft nog wel een interruptie.

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Laçin ging even los over allerlei accijnzen, btw en heffingen. Wij hebben vaak gevraagd om dat goed in kaart te brengen voordat wij per motie elke keer een nieuwe heffing introduceren.

Ik wil hem de volgende vraag stellen: wilt u dat echt nationaal gaan regelen, of internationaal? De heer Laçin komt uit de Randstad. De heer Dijkstra heeft net al gezegd: pak niet elke keer de Randstad of Amsterdam als vertrekpunt. Ik woon in Noord-Limburg. Als ik wil gaan vliegen, kan ik naar Düsseldorf Weeze, Düsseldorf, Dortmund, Köln, Luik, Charleroi en Brussel. Dat ligt allemaal op maximaal anderhalf uur reisafstand. In 2008 hadden we een vliegtaks ingevoerd. Nu gaan we dat op zich ook doen. Dat is goed. Maar bent u het er wel mee eens dat als we die richting opgaan, en we gaan de luchtvaart als een normale sector behandelen, we ten eerste moeten proberen om dat minimaal op Europees niveau te regelen? En bent u het er ten tweede mee eens dat we de luchtvaart dan ook als een normale mobiliteitssector behandelen? Dus als wij zeggen dat luchtvaart een normale mobiliteitssector is, net als het spoor een normale mobiliteitssector is, dan moet wat wij eraan toekennen als subsidie of belastinggeld hetzelfde zijn als voor elke andere sector. We moeten kijken wat de toegevoegde waarde is, we moeten het bekijken als een mobiliteitsoptie. We moeten niet alleen maar kijken naar de lasten- en heffingenkant.

De heer **Laçin** (SP):

Jazeker. Ik denk dat de inzet van Nederland op dit vlak altijd internationaal moet zijn, omdat andere grensstreken of landen inderdaad dichtbij liggen, zoals de heer Amhaouch het ook benoemt. Vooral voor Limburg geldt dat. De heer Amhaouch zegt vaak: zeven provincies grenzen aan Duitsland en België. Daar ben ik het helemaal mee eens. Maar dat neemt niet weg dat we ook nationaal maatregelen kunnen nemen. Ik zeg niet dat dat het eerste is waar we op moeten inzetten. Maar wat ik in mijn tijd hier als Kamerlid heb meegemaakt, is dat er ook heel vaak gedoken wordt. Omdat er al internationale inzet is, zou deze er dan nationaal niet moeten of kunnen zijn. Daar ben ik het ook niet helemaal mee eens. We hebben een trapsaanpak: we proberen het internationaal, maar mocht dat te veel tijd in beslag nemen, probeer dan ook vooral nationaal dingen voor elkaar te krijgen. Want dat zet ook zoden aan de dijk. Dat moeten we niet vergeten. Met het tweede deel van de vraag van de heer Amhaouch ben ik het eens. Luchtvaart is wat ons betreft een normale mobiliteitssector, en in de vrijstelling op subsidies die we toekennen moeten we volgens de SP ook kijken naar de klimaatschade, de milieuschade en de economische toegevoegde waarde. In dat spectrum moeten we kijken waar het geld naartoe gaat. Ik ben bijvoorbeeld altijd voor meer geld naar ov, en niet voor evenveel geld naar ov als naar asfalt. Waarom? Omdat dat wat ons betreft veel duurzamer is. Dus dat verschil wil ik zeker aanbrengen in het vormen van de normale mobiliteitssector.

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, leidt dat nog tot een vervolgvraag? Nee? Dan gaat de heer Laçin verder met zijn betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Dan ga ik de heer Dijkstra nog even verder plezieren met mijn betoog. 40% van de vluchten op Schiphol wordt gemaakt door 8% van de reizigers. Deze veelvliegers hebben de grootste impact en zijn dus de mensen die we moeten ontmoedigen. De SP pleit daarom voor een veelvliegerstaks. Ik hoor graag of deze optie door dit kabinet is onderzocht en wat de Minister hiervan vindt, en ook wat mevrouw mevrouw Kröger van deze optie vindt.

Over die laatste groep gesproken: waarom zorgen we er niet voor dat op steden, die nu al vanaf Schiphol binnen een uur of zes met de trein te

bereiken zijn, op termijn niet meer gevlogen gaat worden? De Minister is, zoals de heer Amhaouch zei, al bezig met een actieplan om een aantal steden goed in kaart te brengen. Is het ook de inzet van het kabinet om te kijken of we daar op termijn veel minder naartoe kunnen gaan vliegen? In de ontstane ruimte kunnen we gelijk capaciteit reserveren voor wat wel belangrijk is, bijvoorbeeld vrachtluchten. Dat is de sector die met een minimaal aandeel voor veel werkgelegenheid zorgt. Wat vindt mevrouw Kröger van die optie, en wat vindt de Minister hiervan? Wanneer gaat zij nou die structurele ruimte voor vrachtluchten regelen?

Voorzitter. Ten slotte. Verschillende onderzoeken tonen aan dat vliegverkeer de gezondheid van mensen aantast. Ik wil twee punten toelichten. Het eerste is de structurele geluidshinder, die voor gezondheidsproblemen en stress zorgt; deze ontwricht mensenlevens. De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert veel strengere normen als die we hier toepassen. Het huidige systeem moet worden geüpdatet naar een systeem waaraan verschillende elementen als gemiddeld geluid, tijdstip en frequentie van verstoringen en rustmomenten beter in kaart gebracht en gehandhaafd worden. Is de Minister bereid hiernaar te kijken?

Voorzitter. Tot slot: ultrafijnstof. Naar aanleiding van mijn aangenomen motie worden werknemers op Schiphol meegenomen in de tweede fase van het lopende RIVM-onderzoek. Dat is goed, want de werknemers op Schiphol maken zich zorgen. Maar liefst 400 meldingen waren er bij het FNV meldpunt hierover, binnen twee weken, zo konden we vandaag lezen. Verschillende luchthavens treffen al allerlei maatregelen om blootstelling aan ultrafijnstof te minimaliseren, zoals die van Kopenhagen. Hierbij kan gedacht worden aan elektrisch taxiën, en het bij de opstelling van vliegtuigen rekening houden met de positie van werknemers, zodat zij niet volop blootgesteld worden aan ultrafijnstof. Gaat de Minister hiermee zo snel mogelijk aan de slag richting Schiphol, en wanneer kunnen we maatregelen van Schiphol verwachten om dit zo snel mogelijk te voorkomen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. U had iets meer tijd nodig, maar goed. Op zich bent u binnen de tijd gebleven.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, wat is het nou? Ben ik erbinnen gebleven of niet?

De voorzitter:

Sorry. U bent iets over de spreektijd van de eerste termijn gegaan, maar u bent er voor de tweede termijn ruim binnen gebleven. Ik vraag de heer Dijkstra even om het voorzitterschap over te nemen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de heer Schonis, die spreekt namens D66. U heeft zes minuten.

De heer Schonis (D66):

Dank u wel. D66 krijgt inderdaad zes minuten.

Dank aan de initiatiefnemers voor het schrijven van deze initiatiefnota. Ik weet uit eigen ervaring hoeveel werk dat is. Het is altijd mooi als een collega de moeite neemt om dat te doen.

Net als GroenLinks kijkt D66 reikhalzend uit naar een toekomst waarin alle landen in Europa in principe goed bereikbaar zijn met de trein en het vliegtuig, waarbij de trein als voorkeursoptie meegenomen wordt omdat die gewoon makkelijker, sneller en vooral veel duurzamer is. De eerste

stappen worden al gezet. Er komt een vliegtaks en er komt een kerosinebelasting. Daarmee ontstaat straks hopelijk een eerlijkere verhouding tussen de prijs van treinreizen en die van vliegen. Wat natuurlijk ook zou helpen is dat mensen meer inzicht krijgen in de mogelijkheid van de reis die ze boeken, dus naast een vliegticket ook een treinticket naar de bestemming of in plaats van een vliegticket een treinticket. Is de Minister nog steeds in gesprek met de onlinereisbureaus om deze optie verder te ontwikkelen? We hebben daar eerder al aandacht voor gevraagd. Ik heb begrepen dat de reisbranche wellicht te pushen is voor een green deal. Ik weet hoe goed deze Minister green deals kan sluiten, dus ik ben zeer benieuwd naar het antwoord.

Dit kabinet zet daarnaast in op meerdere sporen als het gaat om de verduurzaming van de luchtvaart. Graag hoor ik van de Minister hoe het staat met het Duurzame Luchtvaartakkoord. Voor de zomer is dit door de Kamer teruggestuurd naar de tekentafel. We zijn benieuwd of er inmiddels een beetje schot zit in het Duurzame Luchtvaartakkoord.

Bij de begroting is er extra geld vrijgemaakt voor het ontwikkelen van elektrisch vliegen. De heer Dijkstra refereerde hier ook al aan. Kan de Minister toelichten hoe het staat met de pilots voor elektrisch vliegen? Wordt al gebruikgemaakt van deze gelden? Wanneer kunnen wij de resultaten daarvan tegemoet zien?

Over het vervoer binnen Europa met de trein heeft D66 begin dit jaar een eigen nota gepresenteerd: internationaal spoor. We hebben aangegeven wat je nu al kunt doen als het gaat om internationaal spoor, bijvoorbeeld een Europabrede spoorvisie, prestatiebeloning voor lidstaten – die krijgen bij het aanleggen van hogesnelheidslijnen een bonus – één Europese dienstregeling op het spoor en natuurlijk een eerlijke vergelijking tussen vliegen en treinen. Deze zaken heeft de toenmalige Staatssecretaris volgens mij al aangekaart in de Europese Transportraad, of misschien niet in de Transportraad, maar wel in Europa. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister daarmee verder is gegaan.

Ook wij missen toch wat concreetheid in de mooie vergezichten die mevrouw Kröger in haar initiatiefnota heeft geschetst. Er is al een paar keer naar verwezen. Het gaat met name om de financiële middelen: hoeveel gaat het allemaal kosten? Is dat inderdaad 50 miljoen per kilometer spoor of kan het toch wat voordeliger zijn? Ook een snelle uitrol van ERTMS, het veiligheidssysteem binnen Europa, speelt een rol. Het kabinet is daar al mee bezig. Ziet GroenLinks daar nog mogelijkheden voor versnelling? Ook gaat het om spoorverdubbelingen, om op die manier meer capaciteit vrij te maken.

Dat zijn een aantal vragen die wij aan de GroenLinksfractie hebben. Ik ben heel benieuwd naar het antwoord.

Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter:

Dank u wel.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dan heeft meneer Van Raan als laatste het woord.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ook ik wil uiteraard mijn dank en complimenten uitspreken voor het werk van mevrouw Kröger en haar medewerker, de heer Stumpe, en alle anderen die meededen. Er is veel goed werk verricht en er zijn vele goede voorstellen gedaan. Sommige voorstellen missen we nog, maar daar kunnen we het ongetwijfeld nog over hebben.

Er is een aantal overwegingen. We zitten midden in de klimaatcrisis. Het is wat de Partij voor de Dieren betreft dus absoluut belangrijk om te werken

aan een beter internationaal spoornetwerk. Graag. Heel veel steun daarvoor. Het is echter ook belangrijk om te erkennen dat we de tijd niet meer hebben om daarop te wachten. We zullen de luchtvaart dus ook via andere wegen moeten indammen. Een radicale krimp van het aantal vluchten is onvermijdelijk voor het klimaat, de leefomgeving en de veiligheid van mens en dier. De tijdgeest is wat dat betreft zeker aan het kantelen. Afgelopen zaterdag zag ik op Schiphol veel actiebereidheid om de luchtvaartsector te dwingen hun fair share te leveren in het oplossen van de klimaatcrisis. Het moet ook afgelopen zijn met de uitzonderingspositie van een van de meest ontwrichtende sectoren. De nota noemt dat gelukkig ook. Ik hoor zelfs de heer Dijkstra al zeggen dat de sector geen uitzonderingspositie meer heeft. Dat is goed nieuws.

Het formuleren van een duidelijk CO₂-plafond voor de luchtvaartsector kan daarom niet uitblijven. Het is erg goed dat de nota daarvoor pleit. En nu komt de vraag aan mevrouw Kröger: moet in 2030 de fair share naar rato ook terug naar rond de 5 megaton? Zo niet, hoe hoog zou die volgens GroenLinks moeten worden in 2030? Dat hoeft overigens niet tot op drie cijfers achter de komma te zijn.

De nota noemt een hele waaier aan stimulerende instrumenten die daarvoor beschikbaar zijn. De nota doet veel goede voorstellen: tickettaks, kerosinetaks, meer en goedkopere treinen. Daarom valt het toch wel op dat GroenLinks er nog steeds niet voor gekozen heeft om zich expliciet uit te spreken voor een stevige krimp van de luchtvaartsector. Een duidelijke toon is in dit tijdsgewricht niet alleen op zijn plaats, maar ook nodig om de actieve tegenkracht vanuit de luchtvaartsector te beteugelen. De alternatieve luchtvaartnota van de milieuorganisaties pleit bijvoorbeeld al voor krimp van de luchtvaart en gaat eigenlijk ook verder dan deze nota. Ik zou daar graag een reactie op willen ontvangen.

In de nota wordt ook gesproken over het fundamenteel wijzigen van de slotcoördinatie. Dat lijkt ons een goed idee. Maar zou het dan niet ook een goed idee zijn om direct een serieus plan te maken om deze slots concreet uit de markt te nemen en om voorbereid te zijn als krimp onvermijdelijk is geworden? Graag een reactie.

Voorzitter, ik rond af. Wat ik in deze nota nog erg mis, is aandacht voor de effecten van luchtvaart op dieren. Ze komen er niet in voor. Zou mevrouw Kröger daar nog eens op willen reflecteren? Afgezien van deze twee omissies, in onze ogen, heb ik heel veel waardering voor deze initiatiefnota. Laten we samenwerken aan de krimp van de luchtvaart.

Ik heb nog één vraag aan de Minister. Het CDA toonde zich net voorstander voor het vervangen van de kortefstandsvluchten. Steunt de Minister dat voorstel ook? In hoeverre wil zij daarin meegaan? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. U bent op de kop af bijna op uw drie minuten beland, dus dat is keurig binnen de tijd. Daarmee is iedereen aan de beurt geweest. Ik stel voor dat wij tot 12.15 uur schorsen. Dan komen we daarna weer terug.

De vergadering wordt van 11.36 uur tot 12.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef als eerste mevrouw Kröger de gelegenheid om te reageren op alle aan haar gestelde vragen. Even voor de duidelijkheid: de leden hebben wederom vier interrupties of vragen die zij aan mevrouw Kröger als initiatiefneemster of aan de Minister mogen stellen. Mevrouw Kröger, aan u het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de collega's voor alle vragen. Het is voor mij heel bijzonder om vandaag hier het debat te mogen voeren over een nota waaraan wij als team zo hard hebben gewerkt. Ik wil om te beginnen Ivo Stumpe, mijn beleidsmedewerker, bedanken en ook Luc de Ridder, die als stagiair met een luchtvaartachtergrond bij ons stageloopt en Elisabeth Hengeveld, die eerder stage bij ons heeft gelopen. Zij hebben allemaal meegewerkt aan de nota. Het is heel leuk om als team zoiets te mogen maken.

Ik begin met de ruime hoeveelheid vragen. De nota, met zo veel pagina's en zo veel voorstellen, roept veel vragen op. De eerste vraag van een aantal mensen was: wat is nou de kern, de prioriteit waarom deze nota is ingediend? Wij hebben de nota Luchtvaart op de rails geschreven als input voor de Luchtvaartnota waaraan de Minister werkt. De collega's vinden dit een uitgebreide nota, maar mijn verwachtingen van een uitgebreide nota van de Minister zijn ook hoog. Ik hoop dat er zeker 71 voorstellen in staan, want die hebben we echt nodig. De Luchtvaartnota waaraan de Minister werkt, gaat de toekomst voor onze luchtvaart bepalen. Wat GroenLinks betreft, zijn daarbij drie punten cruciaal en dat zijn meteen ook de drie kernpunten, een raamwerk waar alle andere voorstellen onder hangen.

In de eerste plaats moeten er harde en handhaafbare normen komen om het klimaat, de natuur en de gezondheid van omwonenden te beschermen. Dat is wat ons betreft nu echt onder de maat. Door deze harde norm te stellen, jagen we ook de innovatie in de sector aan. Dit betekent dat vliegen een reële prijs moet krijgen en dat de milieu en klimaatschade van de luchtvaart een prijs krijgt en dat je die ook terugvindt in de tickets.

Ten tweede – en dat is de tweede pijler – moeten we grip krijgen op hoe we de capaciteit van onze vliegvelden gebruiken. Er wordt vaak ongeveer gesuggereerd dat Schiphol dicht moet. We hebben een vliegveld, we hebben meerdere vliegvelden in Nederland, we hebben capaciteit. We hebben alleen op dit moment niet de sturingsmiddelen om die capaciteit op de goede manier te gebruiken. Daarvoor moet de slotcoördinatie worden opengemaakt en daarvoor doen wij een aantal voorstellen. Dat is de tweede prioriteit uit de nota.

En ten slotte – en dat punt heeft duidelijk de aandacht gekregen – moeten we vol inzetten op de trein als alternatief voor het vliegen, met name het vliegen op korte afstanden. Ik kreeg de vraag: is het meer treinen en minder vliegen, wat moet er eerst? Dat moet hand in hand gaan wat ons betreft. We moeten zowel heel duidelijk grenzen stellen aan de luchtvaart als de trein echt stimuleren.

Ik ga eerlijk bekennen dat ook ik een beetje teleurgesteld was in de vrij summierere reactie van de Minister op onze nota. Meerdere collega's hebben mij verteld dat dit een zeer uitgebreide nota is en ik had heel graag een reactie van de Minister gehad op die verschillende voorstellen, ook om het debat verder te brengen. Deze nota is echt bedoeld om de discussie over de luchtvaart en over het internationaal vervoer aan te jagen. Dan is een inhoudelijke reactie op de verschillende voorstellen wel zo handig. Ik hoop dat zij in het debat vandaag inhoudelijk wat meer kleuring kan geven aan haar visie op onze nota en dat wij anders die reactie in ieder geval in de luchtvaartnota terug kunnen zien, zodat zij op die manier haar reactie verwerkt.

Het CDA had een vrij specifieke vraag over met wie wij allemaal gesproken hebben. Wij hebben gesproken met heel veel verschillende organisaties die actief zijn in dit veld. Het gaat om natuur- en milieuorganisaties, bijvoorbeeld de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, de Stichting Natuur & Milieu en Greenpeace. Wij hebben ook gesproken met een heleboel omwonendenorganisaties. Ik ben langs alle Nederlandse vliegvelden gegaan op een kantinetoeer om met omwonenden in gesprek te gaan en ideeën op te halen. Die ideeën zijn terug te vinden in de nota. Ik

heb daarnaast ook contact gehad met verschillende partijen uit de sector, dus uit zowel de spoor- als de luchtvaartsector. Ik wil het de hele tijd benadrukken: ik denk echt dat die verschillende partijen nodig zijn om deze uitdaging aan te gaan.

Ik wil de beantwoording, zoals de Minister ook altijd doet, in blokjes doen; goed voorbeeld doet goed volgen. Ik heb de volgende blokjes: klimaat, slotcoördinatie, gezondheid en de trein. Dat zijn, wellicht toevalligerwijs, ook de hoofdstukken in onze nota. Dan komt er iets over de financiële paragraaf en tot slot is er een blokje overig.

Ik begin met het blokje klimaat. Een overkoepelende vraag daarin is: hoeveel zetten we in op mondiaal beleid, hoeveel zetten we in op Europees beleid en wat doen we nationaal? Ik wil daarbij opmerken dat wij als Nederland natuurlijk een disproportioneel grote luchtvaart hebben. Wij hebben een hub met Schiphol. Daarnaast hebben we nog vier andere vliegvelden en, als het aan de Minister ligt, nog een vijfde erbij, Lelystad Airport. We hebben ook heel veel passagiers. Wij hebben dus gewoon een hele grote luchtvaart. Daardoor hebben we er, denk ik, groot belang bij om daar een heel actief beleid op te voeren.

Ja, we moeten inzetten op mondiaal beleid. Dat zeggen wij ook altijd in alle debatten die we daarover voeren. We sturen de Minister op pad in ICAO- en CORSIA-verband, om echt in te zetten op strenge regels. Maar we zien in de praktijk ook dat dat gewoon heel erg lastig gaat. Met het oog op hoe het nu loopt met CORSIA maken wij ons daar echt grote zorgen over. Het feit dat het risico bestaat dat wij als Europa niet ons eigen klimaatbeleid op luchtvaart zouden mogen voeren, vinden wij echt een heel groot probleem. Dus: ja, mondiaal beleid, en ja, Europees beleid, maar ook nationaal beleid. Je moet ook kijken wat je als Nederland zelf al kan doen.

Wat zouden wij dan zelf kunnen doen? Daarbij spelen een aantal dingen. We denken dat het echt nodig is dat er een CO₂-plafond komt en dat dat cruciaal wordt, zodat je er ook op kan sturen. We denken dat het ongelofelijk belangrijk wordt om ook een reductiepad in gang te zetten. Ik kreeg de vraag of ik niet pessimistisch ben over technologische innovatie. Ik denk dat we realistisch moeten zijn over technologische innovatie en dat we het beleid zo moeten inrichten dat we innovatie maximaal aanjagen, maar dat we er ook klaar voor moeten zijn voor het geval dat tegenvalt. Vandaar dat wij moties hebben gesteund en ingediend om in de Luchtvaartnota ook daadwerkelijk een krimpscenario in kaart te brengen. Wij moeten klaar zijn voor als dat echt nodig is.

De voorzitter:

Ik zie dat dat een vraag oproept bij de heer Dijkstra. Misschien kunt u, als u het dan toch zoals de Minister doet, eerst dit blokje afmaken. Dan kunnen we daarna de vragen verzamelen. Zullen we het zo doen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja. Ik kreeg een vraag over elektrisch vliegen en elektrisch taxiën. Wij zijn ongelofelijk voorstander van elektrisch taxiën; dat moet zo snel mogelijk worden gedaan. Voor elektrisch vliegen zien wij mogelijkheden, maar we zien ook de beperkingen daarvan. Als je luistert naar wat er vanuit zowel de wetenschap als de sector komt, hoor je dat het lang gaat duren voordat je de vluchten kan gaan vervangen die je zou willen vervangen. Het beeld van een langeafstandsvlucht naar bijvoorbeeld New York is er überhaupt nog niet. Daar zit dus meteen wel een beetje de pijn. De technologische vooruitgang waar wij het meeste heil in zien, in ieder geval op semikorte termijn, is synthetische kerosine. Daarvoor is het uiteraard wel nodig dat we echt een ongelofelijke schaa sprong maken in de opwekking van duurzame energie.

Over biokerosine hebben we in de nota het volgende geschreven. Ik maak me daar zorgen over. Dat weten de collega's ook. Bij de autovervoersector

hebben we gezien hoe mis het kan gaan als je een bijmengverplichting introduceert zonder dat je een borging met duurzaamheidscriteria hebt en je daar echt grip op hebt. Ik denk dat het gierend uit de klauwen is gelopen met de bijmengverplichting. Volgens mij moeten wij heel zorgvuldig omgaan met biokerosine in de luchtvaart. Ik kreeg van de heer Dijkstra de opmerking, of eigenlijk de vraag, of gebruik van synthetische kerosine zou leiden tot meer palmoliegebruik. Volgens mij schrijven wij dat niet. Wij hebben het over het volgende: als er een grotere vraag komt naar plantaardige oliën, kan dat ook leiden tot indirecte effecten, bijvoorbeeld dat de vraag vanuit de voedselindustrie of cosmetische industrie naar palmolie aangejaagd wordt doordat andere plantaardige oliën uit de markt getrokken worden voor de biokerosine. We moeten echt heel erg scherp zijn op dat soort indirecte effecten.

De vraag over veelvliegers pak ik even onder het kopje klimaat, omdat het hier natuurlijk ook gaat over de vraag hoe je zo'n vliegbelasting inricht. Ik vind het een heel interessant gedachte-experiment of je iets zou kunnen met een soort frequent flyer tax. In Engeland wordt daar ook op gestudeerd. Ik zou de heer Laçin uitnodigen – ik weet niet of dit de vorm is en hoe het werkt in zo'n debat – om per motie aan de Minister mee te geven dat dit uitgewerkt wordt in de Luchtvaartnota. Ik denk dat het issue dat een klein percentage van de bevolking het gros van de vluchten maakt, natuurlijk wel een vraagstuk is. Dat vind ik dus interessant. Ik denk dat het daarbij ook gaat om solidariteit naar toekomstige generaties. Het idee dat we allemaal verder kunnen vliegen op de manier waarop dat nu gaat, en dat je voor een weekendje op en neer naar Barcelona kan voor € 30 en dus ook geneigd bent dat vaker te doen, is niet reëel in de toekomst, als we de klimaatimpact van de luchtvaart echt moeten gaan terugdringen. Ik denk dat de luchtvaart bij uitstek een sector is die nu in een keiharde race to the bottom zit. Die race to the bottom uit zich zowel in luchtvaartmaatschappijen die de prijs van de steeds goedkopere tickets drukken om maar zo veel mogelijk passagiers binnen te hengelen, als in het onderwerp dat de heer Laçin vaak aankaart, namelijk dat er heel harde druk wordt gezet op arbeidsomstandigheden om de ticketprijs maar omlaag te brengen. Volgens mij moeten we dat willen doorbreken. En ja, dat doet iets met de prijs van tickets en dat doet dus ook iets met de vraag. Maar ik denk dat we met z'n allen reëel moeten zijn ten aanzien van het idee dat we een oneindige vraag naar vliegen kunnen bevredigen of dat zouden willen.

Volgens mij zijn dit de antwoorden op de vragen over klimaat zoals ik die heb gehoord.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Ik zag als eerste de heer Dijkstra, en dan de heer Van Raan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben benieuwd hoe de frequent flyer tax uitgewerkt wordt. Het is gewoon een kwestie van bij het vliegveld vragen: wat stemt u? Als ze zeggen «GroenLinks», dan zeggen we: u betaalt extra, want u vliegt veel. Kan dat niet op die manier? Ik kan het niet laten, voorzitter. Werk het maar uit, kom er maar mee.

Mijn vraag gaat over iets anders. We hebben het pakket Slim en duurzaam van de airlines. Is dat voldoende of niet? Twee. Ik hoor mevrouw Kröger nu een aantal innovatieve punten benoemen en ook waarderen. Dat is goed; innovatie is goed en het is goed dat u dat zegt. Maar als je wilt dat innovatie belangrijk is, dan moet je tegelijkertijd toch ook een perspectief geven aan luchtvaartmaatschappijen om te gaan werken aan vlootvervanging en om te gaan innoveren? Om te innoveren zul je toch centjes moeten verdienen, of er zicht op hebben dat je centjes gaat verdienen. Anders valt er helemaal niks te innoveren en blijf je met vliegtuigen

gewoon nog 40 jaar doorgaan. Hoe ziet mevrouw Kröger dat, als je enerzijds innovatie wel omarmt, maar geen perspectief geeft in de zin van ruimte voor groei en verzin het maar?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kan me, interessant genoeg, aansluiten bij wat de Minister zei over het pakket dat door de sector is neergelegd: nee, dat is onvoldoende. Dat is niet genoeg om de klimaatuitdaging waar we voor staan te borgen. We zien dus uit naar een steviger pakket. Ik hoop dat de Luchtvaartnota dat stevigere pakket gaat bieden en dat de voorstellen zoals wij deze gedaan hebben, daarin betrokken worden.

Over toekomstperspectief: wij hebben op dit moment Schiphol, met een bepaalde capaciteit. De SEO-rapporten bijvoorbeeld zeggen heel duidelijk dat het plafond eigenlijk heel aantrekkelijk is voor bepaalde luchtvaartmaatschappijen: luchtvaartmaatschappijen met een hele hoop slots op Schiphol. Want dat betekent dat de prijsmarges omhooggaan en dat betekent ook dat er geïnvesteerd kan worden. Ik denk dus dat het idee dat een level playing field, waarbij je eigenlijk over de hele breedte eisen gaat stellen, wel degelijk juist innovatie kan aanjagen. Ik denk dat dat ook moet. We hebben denk ik ook gezien bij andere sectoren dat het er anders niet komt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik heb een vervolgvraag hierover. Je hebt een euro verdiend in Amsterdam, doordat je mensen vervoerd hebt. Je hebt geloof ik gemiddeld een marge van € 6 per ticket. Je maakt enorme kosten. Je hebt enorme vaste lasten, want je moet een vliegtuig kopen of leasen, je hebt personeel en je moet allemaal luchthavengelden betalen, die steeds hoger worden. Uiteindelijk heb je € 6 verdiend op een passagier en je wilt nieuwe toestellen kopen. Maar ja, als het aan GroenLinks ligt, dan roomt u dat af, want de heffingen maakt u alleen maar duurder. Er is net al gezegd dat u het liefste wilt dat vliegen voor de elite wordt. Misschien dat je dan wel iets meer gaat verdienen, maar de grote massa verdwijnt. Wat doet dan zo'n aandeelhouder? Die zit natuurlijk ook in Parijs, want dat is dezelfde keten. Air France-KLM is een groep waar wij een onderdeelje van zijn. Die groep zegt dan: er is geen ruimte op Schiphol en wij verdienen al weinig, dus als we dan moeten innoveren, waarom zouden we dat in godsnaam nog op Schiphol doen? Het is toch een reëel gevaar dat je op die manier een stukje van die economie om zeep helpt en dat je innovatie remt? Of ziet GroenLinks dat niet? Laten we het dan maar gebeuren? Is dat dan maar uiteindelijk de uitkomst van deze nota?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Allereerst, ik merk vaak in deze debatten dat de VVD een soort beeld schetst alsof Nederland in z'n eentje worstelt met dit vraagstuk. Wij zien natuurlijk juist dat ook de ons omringende landen allemaal bezig zijn met wat de stappen zijn die zij moeten zetten op luchtvaart- en klimaatgebied, wat er Europees gebeurt, of dat genoeg is en wat zij als land zelf nog meer moeten doen. Andere landen hebben bijvoorbeeld al vliegbelastingen, ook vliegbelastingen die een stuk hoger liggen. Het is dus heel reëel dat Nederland daar eigenlijk aan mee gaat doen. In Frankrijk speelt bijvoorbeeld de discussie over het echt uitbannen van de binnenlandse vluchten en het heel erg inzetten op de tgv. Die schaarste zal er altijd zijn, ook als de Minister haar zin krijgt en we gaan groeien naar 540.000. Ook dan zal er schaarste zijn, want er is schaarste: er is eindigheid in de mogelijkheid om te groeien, want er is gewoon overlast en er zijn fysieke grenzen. Binnen die schaarste ga je dan zien dat ticketprijzen inderdaad zullen gaan stijgen. Dat betekent ook dat er ruimte komt voor innovaties. Die zullen er moeten komen. Die innovaties zullen luchtvaartmaatschappijen moeten gaan doen en zij zullen dat moeten verdisconteren in ticketprijzen.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra nog, op dit punt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je kunt dan zeggen: ik maak de tickets duurder. Dan wordt het a voor minder mensen bereikbaar – nou, daar heeft GroenLinks geen problemen mee – en b, dan zullen een aantal andere partijen niet geconfronteerd worden met die lasten. Die komen gewoon invliegen en die halen de passagiers hier weg. Dus ik denk dat het model dat u voorstaat... Daarom ben ik ook benieuwd naar het blokje hub, zo meteen, naar het economisch perspectief. Is die hub nou van belang of niet? Want als we hem om zeep willen helpen, dan kan dat, hoor. Dat kunnen we morgen doen, bij wijze van spreken. Dan nemen we hier bepaald beleid aan, maar ja, dan is wel de helft van Schiphol weg. Is dat wat GroenLinks voorstaat? Of gaan we gewoon stap voor stap verder, waardenen we innovatie, gaan we richting verduurzaming, maar wel in een tempo dat een beetje realistisch is? Want als je in plaats daarvan die 71 dingen allemaal wilt gaan doen, is het wel heel veel.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u was volgens mij nog niet bij het blokje hub.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik was nog niet bij het blokje hub, maar ik kan er al wel iets over zeggen. Nogmaals, ik denk – dat komt zo direct ook bij het blokje slotcoördinatie --dat het heel cruciaal wordt dat wij grip krijgen op de capaciteit die we hebben. Ik denk dat we die zo slim mogelijk moeten inzetten en dat dat op dit moment nog een heel stuk slimmer kan. Dan gaat het zowel om het vervangen van de kortefstandsvluchten als om het meer samenwerken met andere Europese hubs, zodat je elkaar niet ook nog eens kapotconcurrert binnen West-Europa, wat natuurlijk een heel klein gebied is. En het gaat echt om het stellen van de normen die luchtvaartmaatschappijen dwingen om de innovaties te doen, om een en ander te laten gelden binnen de grenzen van klimaat, omgeving en natuur. Dan wil ik het nog hebben over het zwart-witbeeld of het doembeeld. Dat is misschien ook het moment om een vraag van de heer Dijkstra uit de eerste termijn te beantwoorden, namelijk of ik trots ben. Ik ben zeker trots. Ik ben er trots op dat wij Schiphol hebben. Ik ben er trots op dat wij die treinen hebben. Ik ben er trots op dat wij een land zijn dat goed verbonden is. Ik denk alleen dat het doembeeld onjuist is dat wij alles kwijtraken als er geen groei in zit. Dat is niet het geval en dat is ook niet wat de RLI en het SEO laten zien. Het vraagt alleen wel slim overheidsbeleid, en dat is precies waarom wij deze nota hebben geschreven. Wij vragen de Minister om dat slimme beleid vorm te geven.

De voorzitter:

Ik zie meneer Van Raan nog met een vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de beantwoording in het blokje klimaat. Op een bepaald moment zei mevrouw Kröger: het is een race naar de bodem geworden, en daarmee is het ook een race naar extinctie geworden, terwijl er maar € 6 wordt verdiend; dat is een treurige constatering die de heer Dijkstra kennelijk niet dwars zit. Over dat klimaat gesproken wil ik toch proberen mevrouw Kröger te verleiden tot een wat scherpere uitspraak. Er wordt gezegd dat er een duidelijk plafond moet komen. Ik hoor haar ook zeggen dat we het vast moeten inregelen voor het moment dat krimp echt nodig is, dus kennelijk acht GroenLinks dat op dit moment nog niet noodzakelijk. Dat kan, dat is een politieke keuze. Kan zij iets zeggen over welk plafond, de grootte van het plafond en de sector zelf? We zitten nu op 11 megaton

en dat is exclusief radiative forcing. In haar nota maakt zij er gewag van dat dat zou moeten worden meegenomen. Kan zij daar een uitspraak over doen? Dat is één vraag. Ik heb nog een tweede, zal ik die nu stellen?

De voorzitter:

Nee, laat mevrouw Kröger eerst deze vraag beantwoorden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij zijn we vrij helder over de noodzaak dat er een reductiepad moet komen. Net als alle andere sectoren moeten we in 2050 op nul uitkomen en moeten we naar een reductiepad. Ik denk dat het lastig is. De heer Van Raan doelt erop dat het lastig is te schetsen hoe dat reductiepad er precies uit gaat zien. Anders dan bij andere sectoren weten we nu eigenlijk nog niet welke technologische innovaties er gaan komen en waar we op moeten gaan sturen. Ik zou heel erg graag zien dat we een tussendoel krijgen, dat ben ik heel erg met de heer Van Raan eens. Ik zou die hele bal bij de Minister willen neerleggen: wat zijn de verschillende scenario's gezien vanuit waar we nu staan, inclusief de effecten die de luchtvaart heeft en waar we heen moeten? Daarom willen wij dat krimpscenario heel graag in de luchtvaartnota opgenomen hebben. Ik denk dat dat precies het moment is waarop wij als commissie en als Kamer die discussie met elkaar moeten hebben. Die discussie zal ook heel vaak op blijven komen. De heer Van Raan weet ook dat het tot nu toe elke keer tegenvalt. Elke keer moeten we de doelstellingen weer aanscherpen. Het is sturen op nul, een tussendoel, en heel helder krijgen hoe de verschillende scenario's eruit zien. Ik vind het een omissie dat we op dit moment in de Luchtvaartnota die scenario's niet in beeld gebracht krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel mevrouw Kröger. Meneer Van Raan, zowel uw aankondiging net als uw gezichtsuitdrukking doen vermoeden dat u nog een vervolgvraag heeft.

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

Maar wel op dit punt en dat zal dus mijn tweede worden. Als ik eerlijk ben, vind ik het antwoord wel heel teleurstellend. Het is net alsof ik Mark Rutte zelf hoor praten: ja, we willen naar nul en we gaan nog wat tussendoelen definiëren. De luchtvaartsector geeft in het plan Slim en duurzaam zelf een plafond aan van 12 megaton ex radiative forcing als tussendoel voor 2030. GroenLinks zou dan toch in staat moeten zijn iets scherper te zijn? Dit was niet mijn tweede vraag, voorzitter, dat wordt dan mijn derde vraag. Dit was een vervolgvraag op het antwoord van mevrouw Kröger.

De voorzitter:

Dan ga ik nu het woord aan mevrouw Kröger geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wellicht de meest opmerkelijke uitspraak van vandaag is dat ik klink als Mark Rutte. Volgens mij is het duidelijk en we hebben het ook eerder in moties bij de Minister neergelegd. De vraag is de hele tijd: mag de CO₂-uitstoot van de luchtvaart nog groeien, ja of nee? Er wordt ingezet op groei en wij hebben gezegd dat er een plafond moet komen dat nu moet worden vastgesteld en geborgd, en dat er een reductiepad moet komen. Dat het reductiepad steviger en steiler loopt dan de sector heeft neergelegd met Slim én duurzaam is ook evident. Ik vind het alleen oprecht lastig om daar precies een getal aan te koppelen en om precies te zeggen hoeveel het moet zijn. Nogmaals, ik zou heel graag de scenario's naar het verloop van die verschillende reductielijnen verkend willen hebben en zou ook graag weten wat daarvoor nodig is. Dan is de vervolgvraag van de heer Van Raan wellicht – en anders nodig ik hem

zeker uit tot een motie daarover – of het aantal vliegbewegingen moet krimpen. Volgens mij moeten we het met z'n allen echt omdraaien en eerst echt scherp de normen vastleggen en daarop gaan sturen. Wat dat betreft wil ik ook echt een beroep op de Minister doen. Krimp is logischer dan groei; dat ben ik met de Partij voor de Dieren eens.

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

Dat is dan een mooie constatering over dit blokje. Mijn derde vraag ging over de mondiale aanpak, want daar verwees mevrouw Kröger ook naar in haar blokje over klimaat. Zij noemde CORSIA als een onderdeel waarmee we aan de slag moeten. Ik weet niet meer precies hoe ze het zei, maar ze sprak in ieder geval over ICAO. Ziet GroenLinks ICAO met CORSIA nou als onderdeel van de oplossing? Of is dat eigenlijk een onderdeel van het probleem? Waar we de VVD al aan onze kant hebben om erop aan te dringen dat de luchtvaart een normale sector wordt, dus ook op internationaal niveau, loopt CORSIA gewoon de duurzaamheidsplannen in de weg. ICAO als meestribbelaar doet mee aan de race naar de bodem en de race naar extinctie. ICAO maakt zich schuldig aan en is aan het voorsorteren op ecocide, in onze termen. GroenLinks komt tot nu toe niet verder dan «daar moeten we ook naar kijken». Mag daar wat scherper op worden gereflecteerd?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij maken ons veel zorgen over CORSIA en over het feit dat dat eigenlijk een verbloeming is van wat er echt nodig is en als greenwashing gebruikt kan worden. Daar maken we ons veel zorgen over. Ik denk dat het daarom cruciaal is dat wij heel ferm vasthouden aan EU-ETS en dat wij niet moeten denken dat wij EU-ETS los kunnen laten en dat CORSIA het op gaat lossen. We hebben zorgen bij zowel de doelstellingen als het feit dat het vrijwillig is, dat niet alle landen meedoen en dat er gewoon te slechte criteria zijn voor de compensatieprojecten en de inzet van biobrandstoffen.

De **voorzitter**:

Prima. Ik zag de heer Van der Lee net ook zijn vinger opsteken.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik werd ook een beetje getriggerd door de inbreng van de VVD. Dat leidt bij mij tot een vraag aan mevrouw Kröger. Die vraag heeft te maken met de discussie of je voldoende marge maakt om groen te kunnen zijn. Ik constateer dat er in Nederland sectoren zijn die dat kunnen. Kijk naar de glastuinbouw en de datacenters. Die lopen voorop in hun duurzaamheidsdoelen en het realiseren daarvan. En waarom is dat zo? Omdat een groot deel van hun kosten de energiekosten zijn. Is het vanuit daar niet ook belangrijk dat we de energiekosten de daadwerkelijke prijs geven die ze zouden moeten hebben? Dat gebeurt nu met een stap in het ETS door de gratis rechten een prijs te geven. Maar het zou nog beter zijn om meer rechten uit de markt te halen, zodat er daadwerkelijk ook in de luchtvaart CO₂-reductie gerealiseerd zou kunnen worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat een goede vraag van de vraagsteller! En ik ben het daar eh...

De **voorzitter**:

Al zegt u het zelf.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee, goed. Ik denk dat het heel bemoedigend is dat er in de greendealplannen van de nieuwe Eurocommissaris echt gesproken wordt over het uit de handel nemen van die rechten. Ik denk dat het heel belangrijk is dat

wij het EU ETS-instrument echt aan de praat moeten krijgen, dat het echt effectief wordt. Dat werkt op dit moment met de lage CO₂-prijs onvoldoende. Het feit dat de luchtvaart zo veel gratis rechten krijgt, maakt dat de impact onvoldoende is om die verduurzaming echt aan te zwengelen. Maar ik denk dat we dat bij bijna alle sectoren zien. De heer Van der Lee noemt een aantal voorbeelden. Als je gaat sturen op duurzaamheid, op CO₂-uitstoot, op gezondheids- en omgevingsnormen, dan gaat dat de innovaties teweegbrengen. Daar moeten we bij zijn als overheid. Dat is onze verantwoordelijkheid.

De voorzitter:

Meneer Van der Lee, geeft dat nog aanleiding tot een vervolgvraag? Nee? Dan zie ik een vraag bij de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Misschien mag ik even doorgaan en het oprecht even positioneren, want de heer Van der Lee en mevrouw Kröger zeggen dat we de sector bevoordelen. Maar we hebben net gezegd, even doorkijkend naar de toekomst toe: stel dat we van de sector nou een normale mobiliteitssector maken, dus niet een vergelijking met de industrie. Als we zeggen dat de luchtvaart, eventjes los gezien, een normale mobiliteitssector is, zoals ook de spoorwegen een mobiliteitssector is en het openbaar vervoer een mobiliteitssector is, dan is de vraag: omdat we voor sommige zaken geen goed alternatief hebben, zijn we afhankelijk van de luchtvaart, of het nou intercontinentaal is of binnen Europa, waar het spoor gewoon niet in voorziet, en hebben we de luchtvaart nodig. De luchtvaart is normaal gesproken volgens mij een van de goedkoopste van punt tot punt in de infrastructuur – ja? – maar als wij daar allerlei lasten op gaan zetten, dan is de vraag of je het gaat vergelijken met een spoorwegen, of het nou de ProRail is of de NS, waar heel veel gemeenschapsgeld in gaat zitten. Dus de vraag is: hoe ziet mevrouw Kröger of GroenLinks het als we de luchtvaart, even zwart-wit denkend – we zijn inderdaad in dat debat over hoe we verdergaan in Nederland met de luchtvaartsector – nu als een normale mobiliteitssector gaan behandelen? Wat is haar beeld daarbij? Waar ziet zij kansen en waarvan zegt zij: oké, maar hier grijp ik ook op in?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat dat precies is wat wij in de nota proberen te schetsen. Ik denk dat het volgende een heel groot issue op dit moment, en die debatten hebben wij ook wel gehad in de context van het MIRT. Dan gaat het over asphalt versus spoor. Daar speelt een aantal vergelijkbare issues. Eigenlijk maken wij de kosten-batenanalyse van verschillende modaliteiten op dit moment niet helemaal eerlijk. Ik noem het woord «eerlijk» gelet op de schadekant: wat kost het ons als samenleving? Die cijfers zijn van het PBL. Dat is de rol die zij spelen in onze democratie. Als je ziet dat die 3,2 miljard becijferen, dan is dat een serieus bedrag. Ik denk dat wij de kosten en baten van de verschillende modaliteiten echt zo moeten gaan afwegen. In de luchtvaart geldt op dit moment geen reële prijs door die vrijstellingen: geen kerosine-accijns, geen btw op tickets, heel veel gratis rechten en dus geen functionerend EU ETS. Ook de kosten van de milieuschade zijn niet in beeld gebracht.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ontken niet dat de luchtvaart inderdaad ook maatschappelijke kosten heeft en dat die ook fors zijn, los even van de vergelijking van modaliteiten met de spoorwegen. Ik heb nog steeds grote vraagtekens of de Nederlandse Spoorwegen nu echt 100% op groene stroom draaien of niet, in het kader van de discussie die er loopt. Ik wil dat ook nog een keer goed onderzocht hebben met allerlei certificaten. Los daarvan, inderdaad, het spoor kost... Meneer Dijkstra zei net 50 miljoen. Ik heb even de Betuwelijn

genoemd. Die kost volgens mij op die 160 kilometer ongeveer 17 miljoen per kilometer. Daar gaat fors gemeenschapsgeld in. Stel dat wij zeggen: oké, de luchtvaart heeft misschien bovengemiddelde maatschappelijke kosten. Gaan we dan zeggen, inderdaad: wij gaan dan inderdaad ook allerlei gemeenschapsgelden in die luchtvaartsector stoppen om die te verduurzamen, om die verder te helpen in die verduurzaming? Want op sommige punten is het normaal om te zeggen: we gaan het als een normale mobiliteitssector behandelen. En voor heel veel zaken heb je geen alternatief. Heel veel zaken kunnen we wel. Beter spoor kunnen we gaan doen. We kunnen allerlei dingen doen, maar sommige dingen niet. De vraag is of GroenLinks dan zegt: oké, dan moeten we de luchtvaartsector inderdaad misschien wel, ook vanuit de overheid, gaan helpen verduurzamen? Even in dit zwart-witscenario.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat we heel goed moeten kijken hoe wij duurzame mobiliteit stimuleren. Stimuleren kan inderdaad met financiële middelen. Stimuleren kan met regelgeving. Ik denk dat het op dit moment heel belangrijk is om vooral die normen te stellen. Die hebben we echt nodig om zowel klimaat als natuur als leefomgeving echt te beschermen. Dat gaat ook een ongelofelijke incentive geven aan de industrie om te verduurzamen. Daarnaast moet er een reële prijs betaald gaan worden voor tickets. Het feit dat dat op dit moment niet gebeurt, maakt ook... De vraag wordt aangejaagd. Daardoor moet het aanbod opgekrikt worden. Die cyclus moeten we doorbreken. In die zin is het op dit moment ook geen normale modaliteit. Je kunt die twee dus niet vergelijken. Wat ons betreft is dat dus echt de prioriteit. Daarop moeten we ingrijpen.

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch op dit punt nog? Nee? Dan meneer Van der Lee.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Wederom een interruptie die getriggerd werd door een collega, namelijk door wat het CDA zegt over de veronderstelde verschillen in maatschappelijke kosten tussen per trein reizen en vliegen. Volgens mij klopte dat niet helemaal. Kijk naar het nieuwe rapport dat CE Delft heeft gepubliceerd in opdracht van de Europese Commissie. De conclusie daarin is dat het stimuleren van hogesnelheidstreinen over bestaand spoor direct tot maatschappelijke besparingen leidt. Bij het aanleggen van nieuwe treininfrastructuur kom je op dezelfde ratio uit als bij vliegen. Per saldo is het dus veel beter om in treinverkeer te investeren. Klopt mijn weergave van dat rapport van CE Delft?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, over de weergave van het CE Delft-rapport.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is een mooie weergave van mijn collega Van der Lee van de studie die gedaan is. Kijk, dat is ook nog wel een dichotomie die vaak geschetst wordt. Het lijkt dan alsof wij het spoor alleen maar kunnen versterken door nu ongelofelijk veel nieuw spoor aan te leggen, terwijl er ook heel veel verbeteringen op bestaand spoor kunnen plaatsvinden. Ik denk dat dat een vraag is die later ook nog terugkomt bij ERTMS. Dat is natuurlijk een programma dat we als Nederland al omarmd hebben en gaan uitvoeren. Ik denk dat het heel belangrijk wordt om dat te versnellen en te versterken. Dan kun je ook op bestaand spoor veel meer capaciteit kwijt.

De **voorzitter**:

Prima. Geen vragen meer, zie ik. Dan gaat u naar het tweede blokje, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het tweede blokje, slotcoördinatie, is eigenlijk het blokje dat voor ons het hart van de nota is. Het is een onderwerp waarover we het wat mij betreft in de Kamer niet genoeg hebben. Ik hoop ook echt dat het in de komende tijd veel prominenter aanwezig wordt. De Europese Unie gaat de slotverordening herijken. Dat wordt natuurlijk een moment waarop wij als Nederland al keihard kunnen inzetten op een slotcoördinatie die ook werkt voor de Nederlandse luchtvaart. De hele discussie over slotcoördinatie gaat eigenlijk over hoe je de capaciteit gebruikt die je hebt, hoe groot die dan ook is; de 540.000 van de Minister of de 300.000 vliegbewegingen van de heer Van Raan. Je hebt altijd een bepaalde capaciteit. Hoe ga je die zo goed mogelijk benutten? Welke sturingsinstrumenten hebben we daarvoor? Ik denk dat de discussie rond de verkeersverdelingsregel voor Lelystad Airport heeft laten zien hoe moeizaam het eigenlijk is om zo'n instrument te krijgen. De Minister is een aantal keer op pad gegaan. Uiteindelijk is ze er helaas niet in geslaagd om een instrument te krijgen dat ook daadwerkelijk doet wat dat zou moeten doen. De vraag wordt dus: hoe kunnen wij die slotcoördinatie in Europa openbreken? Wat willen we er dan in hebben? Waar gaan we als Nederland echt voor staan? Waar gaan we op inzetten? Daar zitten voor ons als GroenLinks een aantal cruciale elementen in. Je wilt kunnen sturen op duurzaamheid. Dan gaat het om het type toestellen dat wordt ingezet en de duurzaamheid daarvan, maar ook om de bestemmingen. Als je weet dat bestemmingen makkelijk vervangbaar zijn door de trein, wil je die een lagere prioritering kunnen geven. Als er schaarste is en als een vlucht naar Brussel een lagere prioritering krijgt, dan vindt die vlucht naar Brussel gewoon niet plaats. Of als er 60 vluchten per dag naar Londen gaan – wat ons betreft worden dat er een heel stuk minder – en een maatschappij wil toch weer een vlucht naar Londen aanbieden, dan komt die gewoon onder aan de lijst en vindt die vlucht niet plaats. Op die manier wordt slotcoördinatie een instrument om te kunnen sturen op meerwaarde.

Dat is misschien ook een antwoord op de vragen van de heer Laçin over vracht. Ik weet dat de SP echt zoekt naar een instrument om een bepaald percentage vrachtvluchten vast te zetten. Ik denk dat het heel interessant is om te kijken hoe bepaalde vracht onderdeel is van dat instrument van meerwaarde. Ik zou heel benieuwd zijn of de Minister wil uitzoeken of je dat op een of andere manier zou kunnen vormgeven. Ik zeg er wel meteen bij: niet alle vracht. Ik denk dat we, gegeven de klimaatuitdaging waar we voor staan, veel selectiever moeten zijn in wat we per vrachtvervoer doen. Bepaalde zaken moeten echt per vrachtvliegtuig omdat ze een heel hoge economische meerwaarde hebben. Volgens mij wil je daarin kunnen onderscheiden.

Dat brengt me ook bij de vraag van de heer Dijkstra over de hub. Daar heb ik net al wat over gezegd. Wat we ook zeggen over de hub, zoals die nu is, is die niet klimaatbestendig. Ik denk dat we echt anders moeten kijken naar de hub. Dat zit in een aantal dingen. In de eerste plaats zit het in het vervangen van de korteaafstandsvluchten. We hebben nu een hub die gevoed wordt door een home carrier die eigenlijk een businessmodel heeft op heel veel korteaafstandsvluchten en dunne lijnen: je vliegt bijvoorbeeld van een vliegveld in Duitsland naar Schiphol en dan door naar Shanghai. Ik denk dat we echt anders naar die hub moeten kijken. De feedervluchten zou je zo veel mogelijk door treinvervoer moeten vervangen, daar waar het kan. Ik denk dat we zien dat er steeds meer point-to-point gevlogen gaat worden, ook vanaf andere vliegvelden. De houdbaarheid van het hubmodel staat in die zin ook op de tocht. Ik denk dat het voor de lange termijn interessant wordt of we een deel van die hub op een andere manier kunnen vormgeven in de samenwerking met andere Europese luchthavens. Dat is ook een vraag die ik de Minister wil stellen. Het is eigenlijk heel gek dat we in zo'n klein gebied zo'n

keiharde concurrentie hebben tussen drie vliegvelden die per trein zo goed verbonden zijn, namelijk Schiphol, Charles de Gaulle en Frankfurt. Daartussen zijn allemaal heel snelle treinen mogelijk. Zou je dan niet naar een model kunnen waarbij een vliegveld zich bijvoorbeeld richt op of specialiseert in bepaalde bestemmingen? Als je dan naar die bestemmingen wilt, is het logisch dat je dat doet vanaf Charles de Gaulle, Frankfurt of Schiphol. We kijken binnen West-Europa soms ook wel alsof... Het is zo'n klein gebied, maar daar concurreren drie vliegvelden met elkaar. Ik denk dat we daar heel kritisch en goed naar moeten kijken.

De voorzitter:

Bent u aan het einde van dit blokje, mevrouw Kröger? Dan is er een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vond het een relevante vraag hoe GroenLinks de hubfunctie van Schiphol ziet. Daar is een antwoord op gekomen. Ik refereerde even aan het rondje Hoofddorp dat ik door reed, aan alle bedrijven die daar zitten. Ik zag er 600 à 700. Maar ook verderop, in Amstelveen en andere plaatsen, zitten zulke bedrijven. Al die bedrijven vestigen hun Europese hoofdkantoor vaak in Nederland vanwege heel veel goede redenen, bijvoorbeeld vanwege onze infrastructuur, onze klimaat, onze goedopgeleide mensen die hun talen spreken en dergelijke, maar ook vanwege onze logistiek en omdat we met passagiersvluchten direct verbonden zijn. In het antwoord van mevrouw Kröger hoor ik eigenlijk dat je je niet moet specialiseren. Als je naar Noord-Amerika wilt, dan ga je vanaf Amsterdam, maar wil je naar Azië, dan moet je misschien vanaf Frankfurt en als je naar Afrika of Zuid-Amerika wilt, dan moet je via Parijs. Als we zo'n soort model gaan nastreven – een hub 2.0, zoals u het noemt – waarom zouden al die partijen dan überhaupt nog naar Amsterdam komen als ze inderdaad in Zuid-Amerika, Afrika of Azië gevestigd zijn? Want dan moeten ze van GroenLinks vanaf een ander vliegveld komen en vervolgens minstens zes uur in de trein zitten. Hoe ziet GroenLinks de hubfunctie in relatie tot ons vestigingsklimaat? Daar heb ik nog geen antwoord op gehad.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De twee Rli-studies die we als Kamer hebben gekregen schetsen daar wel een antwoord op, namelijk dat die hub minder relevant is in het belang van ons vestigingsklimaat dan heel vaak wordt geschetst. Sowieso zegt de Rli in zijn laatste rapport dat extra bestemmingen niet zo heel erg veel toevoegen. Om een heleboel redenen heeft Nederland een heel interessant vestigingsklimaat. De connectiviteit door directe vluchten naar bestemmingen is daar maar een beperkt onderdeel van. Ik wil benadrukken dat het tijd gaat kosten om te komen tot het langetermijnhubverhaal in relatie tot Charles de Gaulle en Frankfurt. Wel is het een toekomstbeeld waarvan ik graag zou willen dat de Minister dat meeneemt en serieus bekijkt. Binnen Europa moeten we vooral steeds meer samenwerken aan mobiliteit en om de klimaatverandering het hoofd te bieden in plaats van dat we in een concurrentie zitten die maar zeer beperkt wat oplevert en heel veel nadelen met zich meebrengt.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik kijk even naar de andere leden of zij nog een vraag hebben. Dat is het geval. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik kan me heel erg vinden in het antwoord van mevrouw Kröger over de herijking van de slotcoördinatie. We moeten dat moment aangrijpen om te kijken hoe wij ons luchtvaartbeleid hier in Nederland willen vormgeven,

ongeacht wat de capaciteit daarvan is. Ik heb specifiek de vrachtluchten genoemd. Ik wil vooral niet de indruk wekken dat ik maar alles vanuit de hele wereld hiernaartoe wil halen op de manier waarop dat nu gebeurt. Daar moeten we zeker naar kijken. Het kan misschien ook op andere manieren. Misschien kunnen we het zelfs overbodig maken. Ik denk dan aan bloemen. Daar heb ik het ook weleens over gehad met mevrouw Kröger. Is het wel nodig dat we al die bloemen uit Kenia hierheen halen en vanuit hier weer doorzetten richting Europa? Maar dat is op dit moment het geval. Ik pleit er erg voor dat we de vrachtsector nu de ruimte bieden die hij nu heeft, parallel aan dat hij ook moet verduurzamen en parallel aan het feit dat we ook moeten gaan kijken of producten wel allemaal deze kant op moeten komen. Maar we zitten nu elk jaar in de discussie of de vrachtluchten genoeg ruimte hebben. Ze worden overgeplaatst en gaan naar andere landen, terwijl een minimaal aandeel van 3% van de vluchten tot 20% à 25% van de werkgelegenheid leidt. Met mevrouw Kröger ben ik het eens over de lange termijn, maar wat ziet GroenLinks als kortetermijnoplossing voor de vrachtluchten? Kunnen we ook denken aan een bepaald percentage voor de komende paar jaar, zodat de werkgelegenheid in ieder geval geborgd is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zei net al dat ik het belangrijk vind om vracht onderdeel te maken van de slotcoördinatiediscussie. Ik ben geen voorstander van het nu vastleggen van een bepaald percentage voor de vracht. Ik denk namelijk dat vrachtluchtvaart de allerlaatste modaliteit is waarmee je iets moet willen vervoeren, omdat deze een grote impact heeft. Ik denk dus ook... O, de heer Dijkstra lacht. Maar de impact van de luchtvaart en de vrachtluchtvaart is groot. Ik denk dat je echt moet kijken naar nut en noodzaak en naar wat je op een andere manier kan doen. Je moet dan per vrachtluchtvaart vervoeren wat niet op een andere manier kan. Ik denk dat de heer Laçin dat ook met ons eens is en denk niet dat het nu vastleggen van een bepaald percentage daarbij behulpzaam is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben het voor een groot deel met mevrouw Kröger eens, maar ik ben het niet per se met haar eens dat de vrachtluchtvaart de meeste impact heeft. Het zou veel meer impact hebben om producten uit Azië en Afrika op een andere manier te vervoeren. De vraag is wel – daar ben ik het wel mee eens – wat het alternatief is. Moeten al die producten deze kant op komen? Daar ben ik het heel erg mee eens. Daar moeten we goed naar kijken. Maar op het moment dat blijkt dat wezenlijke producten uit andere delen van de wereld deze kant op moeten komen en luchtvaart de beste manier is om dat op een snelle en korte termijn te doen, vind ik wel dat we daar met dat oog naar moeten kijken. We moeten elkaar ergens in het midden vinden. Laten we dat vooral doen. De vrachtsector is ontzettend aan het verduurzamen qua type toestellen. Omdat die toestellen intensief worden gebruikt, worden ze vaak als eerste vernieuwd, zo heb ik begrepen vanuit sector. Daar liggen bewijzen onder. In die zin nodig ik mevrouw Kröger uit om daar samen met ons naar te kijken en om te kijken of we de vrachtpool hier in Nederland een plek kunnen blijven geven, want dat is gewoon heel erg belangrijk voor onze werkgelegenheid. Die vinden wij ook belangrijk.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Ik hoorde geen vraag. U mag er iets over zeggen, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor dit pleidooi en ik denk dat het echt belangrijk is. Er is heel veel discussie in de commissie over de luchtvaart en relatief weinig over de

vracht. Ik denk dat het reëel is dat in de nota van de Minister duidelijk geschetst wordt welke rol de vrachtluchtvaart voor Nederland gaat spelen in de komende tijd. Daarbij hoop ik dat wij instrumenten krijgen om te sturen op nut, noodzaak en vervangbaarheid. Ik ben heel benieuwd of slotcoördinatie als instrument daar een haakje voor is. Ik hoop dat uitgezocht kan worden wat vrachtluchtvaart is, waar nut en noodzaak buiten kijf staan en waar er een grote meerwaarde voor de economie in Nederland is en hoe je dat kunt borgen in je slotcoördinatie.

De voorzitter:

Prima. Dan gaat u verder met het volgende blokje. Volgens mij is dat de trein.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nee, voorzitter. Dat is gezondheid. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. De heer Amhaouch vraagt: wat is gezondheid, hoe borg je dat, hoe meet je dat? Ik denk dat we heel blij moeten zijn dat we de Wereldgezondheidsorganisatie hebben en dat de WHO heel heldere adviezen geeft over hoe je omgaat met de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten van geluid. Dat zijn wat ons betreft leidende adviezen. Bij luchtkwaliteit heeft de Kamer gezegd dat de gezondheidsadviezen van de WHO omgezet moeten worden in een aantal indicatoren, zodat je beleid echt stuurt op gezondheidswinst. Dat moet het uitgangspunt van het beleid zijn. Dat doen we bij luchtkwaliteit, maar nog niet bij geluid. Een van de voorstellen die wij doen, is: neem dat WHO-advies over, vertaal het naar gezondheidsindicatoren en maak dat onderdeel van waar je op stuurt. Het lastige nu is – en dat merk ik in alle gesprekken met omwonenden – dat we een systeem hebben dat eigenlijk een papieren realiteit is, een soort boekhoudkundige manier om geluid te berekenen, en dat heel ver weg staat van de echte beleving van mensen. Dat komt doordat het met een soort daggemiddelde werkt, met de L_{den} . Ik weet dat dat Europees is voorgeschreven. Ik zeg niet dat we de L_{den} achter ons moeten laten. Ik denk alleen dat we daarnaast een ander systeem nodig hebben, normen die echt sturen op gezondheidswinst. Dat wordt cruciaal. In die normen moet beleving centraal komen te staan. Wat doet het echt met mensen? Wat is de echte gezondheidsimpact van geluid? Daarin speelt frequentie een heel belangrijke rol. Ik hoor zo vaak mensen zeggen: ja, misschien worden die vliegtuigen wel stiller, maar als het er veel meer worden, heb ik wel meer last. Dat gegeven komt nu in de L_{den} niet tot uitdrukking. Ik denk dat dat echt een cruciaal onderdeel wordt.

Ik kreeg vragen van de heer Dijkstra over de geluidsoverlast van de trein. Dat zijn legitieme vragen. Het is een onderwerp dat wij vaak in de Kamer bij de hand hebben, met name geluidsoverlast van vrachttreinen en trillingen van het spoor. Het is belangrijk om – en daar vragen we de Minister in het debat vaak om – de nodige maatregelen te nemen met geluidsschermen en met strengere handhaven. Vaak speelt bij de geluidsoverlast van de trein dat het vrachttreinen 's nachts zijn. Dan heb je één vierkant wiel – mij is verteld dat het zo genoemd wordt – en dat maakt heel veel lawaai. Daar kun je heel hard op handhaven. Het is inderdaad aan de spooraanbieder om te zorgen dat je goed materieel inzet. Ik wil benadrukken dat de WHO ook aangeeft dat luchtvaartgeluid een veel grotere impact heeft op de gezondheid dan treingeluid. Het is belangrijk om ons dat te realiseren en om het mee te nemen in ons beleid.

Ik kreeg een vraag van de heer Laçin over ultrafijnstof. Ik zeg weleens – althans, dat wil ik nu eigenlijk graag zeggen – dat de echte achilleshiel van de luchtvaart ultrafijnstof is. Ik denk dat we staan aan het begin van de wetenschap wat ultrafijnstof doet met de gezondheid. De onderzoeken die er nu liggen, vind ik zeer zorgwekkend. Ik denk dat het heel belangrijk is – dat heb ik de Minister eerder per motie gevraagd, maar dat is helaas niet

doorgekomen, dus dat vragen we via de nota nogmaals – om een standstill voor ultrafijnstof te borgen, dus te zeggen: mensen mogen niet aan meer ultrafijnstof worden blootgesteld dan nu het geval is. We zijn in afwachting van het verdere onderzoek door het RIVM. Er komen normen en die moeten er ook komen, maar in de tussentijd is zorgen dat mensen niet aan meer ultrafijnstof worden blootgesteld wel het minste wat een verstandige overheid kan doen. Ik denk dat het punt van de heer Laçin terecht is: het personeel van luchthavens – dat geldt niet alleen voor Schiphol, maar natuurlijk ook voor de andere luchthavens – moeten goede arbeidsomstandigheden gegarandeerd worden, en gezondheidsschade door ultrafijnstof moet daarbij betrokken worden. Ik ben dus blij dat de heer Laçin daar een aantal hele specifieke vragen aan de Minister over gesteld heeft. Volgens mij heb ik hiermee de vragen beantwoord; dat hoop ik.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik kijk even naar de collega's. Dat is inderdaad het geval. Dan kunt u volgens mij doorgaan met het volgende blokje. Is dat nu wel het blokje trein?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker!

De voorzitter:

Dan gaan we nu in sneltreinvaart door.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het blokje trein. Luchtvaart op de rails is een titel die natuurlijk op twee dingen duidt: we moeten de luchtvaart op de rails krijgen door strengere normen, maar heel veel van die luchtvaart kan wat ons betreft ook naar het spoor. Daar is wel wat voor nodig. Wij hebben in onze nota geprobeerd te schetsen wat wij denken dat daarvoor nodig is. De heer Dijkstra heeft een vraag gesteld over ticketing en bagageafhandeling. Ik denk dat dat investeringen en Europese regelgeving vraagt. We hebben de Minister daar al wel voor op pad gestuurd en daar is ze volgens mij ook druk mee bezig. We moeten er namelijk voor zorgen dat de spoordata makkelijker gedeeld kunnen worden, zodat je makkelijker kan ticketen, kaartjes kan kopen, en zodat je makkelijker gemengde tickets van spoor en luchtvaart kan krijgen. Elk vliegveld heeft zo'n drieletterige code. Eigenlijk zouden grote stations die ook moeten hebben, zodat je het tezamen in een boekingssysteem kan onderbrengen. Dat zijn allemaal dingen die in Europese afspraken terecht moeten gaan komen. De bagageafhandeling vergt natuurlijk fysieke ingrepen in stations. Volgens mij schetste de heer Dijkstra het beeld van een reis. Je zou het liefst natuurlijk in Düsseldorf of Londen op de trein stappen, je bagage inchecken, en dan op Schiphol overstappen op een vlucht, waarbij de bagageafhandeling geregeld is. Dat vergt natuurlijk fysieke ingrepen in een station. Ik ben daar heel benieuwd naar. Ik zou het heel interessant vinden om aan bijvoorbeeld ProRail en de NS te vragen wat er nodig is op de stations om dat mogelijk te maken. Nog een opmerking over ERTMS. Daarover heb ik net al een vraag beantwoord. Wat ons betreft gaan we daar in sneltreinvaart mee aan de slag. Dat hebben wij ook vaak in debatten aangegeven. Er zit toch best wel wat vertraging op ERTMS. Ik denk dat meer geld zou helpen om het sneller te laten gaan. Een van de grote discussies die nu voorliggen, is de vraag wat we met de MIRT-gelden gaan doen. We hebben ongelofelijk veel geld op de plank liggen dat nu nog gereserveerd is voor asfalt. Dat kan niet meer allemaal uitgegeven worden aan asfalt vanwege de stikstofcrisis, waar we middenin zitten. Wat ons betreft wordt dat geld dus

geheralloceerd naar spoor. Dan zou het opschalen en versnellen van ERTMS absoluut onderdeel zijn van het pakket dat wij voor ons zien. Ten slotte nog één opmerking van de heer Dijkstra. Hij zei: u moet niet alles vanuit Amsterdam beredeneren. Dat vind ik een interessante opmerking van iemand die veel vanuit Schiphol beredeneert. Het voordeel van die snelle trein is dat je juist nog een stop kan hebben op een andere plek in Nederland, waardoor je veel meer mensen de kans geeft om makkelijker bij internationaal vervoer aan te haken. Dit waren mijn opmerkingen over de trein.

De voorzitter:

Dan ga ik even kijken of dat nog tot vragen leidt. Ik zie in ieder geval een vinger van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Allereerst een opmerking over ERTMS. Ik denk dat geld en de uitrol ervan belangrijk zijn, maar dat bij de uitrol vooral ook de baanvakken die we kiezen, belangrijk zijn. We zouden ERTMS als eerste moeten toepassen op de internationale corridors, om zo het internationale spoor te versnellen. Dat is iets wat we allemaal willen. Ik mis een antwoord op mijn vraag. Ik heb eigenlijk bewust de tijd van zes uur genoemd. Dat is in tegenstelling tot wat we tot nu toe vooral hebben gedaan, namelijk redeneren vanuit de gedachte van een afstand van 750 km of 500 km. Ik heb ervoor gekozen om te kijken wat nu al vanaf Schiphol binnen zes uur met de trein bereikbaar is. We zouden met het actieplan van de Minister ook kunnen kijken of we die vluchten de komende jaren kunnen laten afnemen. Wordt dat de inzet van het actieplan? Ik zou graag van mevrouw Kröger horen wat zij van de gedachte vindt om te bekijken wat nu vooral op bestaand spoor binnen zes uur bereikbaar is. Laten we daar als eerste mee aan de slag gaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind dat een hele goede gedachte. Ik was een halfjaar geleden in Frankrijk bij de presentatie van een initiatiefwet in het Franse parlement, die eigenlijk was geënt op de motie die wij hier hebben aangenomen over het uifaseren van de vluchten naar Brussel. Die wet in Frankrijk kwam er ook op neer dat je zou moeten verbieden dat op een bestemming wordt gevlogen als er met een ander vervoermiddel anderhalf uur of minder nodig is om die bestemming te bereiken. Dat ging dan om vliegverkeer binnen Frankrijk. Maar goed, dat was de gedachte van die Franse parlementariër. De heer Laçin heeft het over zes uur, dus ook over een tijd. Ik denk dat het interessante er ook van is dat het een incentive is voor spoormaatschappijen om sneller reizen mogelijk te maken, waardoor de actieradius – het aantal bestemmingen dat eronder valt – wordt uitgebreid. Ik hoop dat de Minister zal ingaan op die gedachte.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Amhaouch ook nog een vraag heeft.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, over het blokje trein, over de hsl-knooppunten. Mevrouw Kröger weet dat wij in dit huis best wel veel discussie hebben. De heer Laçin memoreerde ook al dat zeven van de twaalf provincies grensprovincies zijn. Die grenzen aan Duitsland en/of België. We hebben enorm veel moeite om een dubbelspoor naar Düsseldorf aan te leggen, een treintje door te laten rijden naar een hsl-knooppunt in Aken en ga zo maar door. Ik weet dat mevrouw Kröger een liefhebber is van de nachttrein, van de jazztrein en ik weet niet wat er nog meer komt. Ik hoor naast me «de songfestivaltrein». Is zij het met me eens dat het eerste wel de prioriteit zou moeten hebben, dat we voordat we nachttreinen naar verre bestem-

mingen met een lage bezetting gaan subsidiëren – hoe mooi dat ook klinkt – we het kabinet en de Minister wel de opdracht moeten meegeven dat er eerst voor moet worden gezorgd dat Nederland goed verbonden is met de hsl-knooppunten en de grensregio's? Voordat we dadelijk een tweede Wenen-lijn gaan krijgen, die veel subsidie kost!

De voorzitter:

Meneer Amhaouch. Voordat ik mevrouw Kröger het woord geef, wil ik even iets opmerken. U weet wel heel veel over de subsidie en de nachttreinen, maar die nachttreinen gaan vanaf volgend jaar pas rijden. En het is natuurlijk nog maar de vraag hoeveel subsidie die nodig zullen hebben. Als het een beetje meezit, zitten ze zelfs vol zonder dat er al te veel overheidsgeld bij moet.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, nu krijgen we een bepaalde rolverschuiving. Daar doe ik graag aan mee. Maar dat is iets anders dan wat de vorige bewindspersoon aan de Kamer gemeld heeft. Die heeft gezegd dat er de komende drie jaar – volgens mij zelfs vier jaar – iets van 15 miljoen of nog meer naartoe gaat. Dus dat wil ik even rechtgezet hebben.

De voorzitter:

Waarvan akte!

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het lastig dat de heer Amhaouch met zijn vraag eigenlijk suggereert dat we een soort prioritering moeten aanbrengen op een werkveld dat, wat mij betreft, in zijn geheel prioriteit moet krijgen. Als we het in dit huis over het spoor hadden, dan ging het jarenlang vooral over de blaadjes op het spoor en over de winterregeling. Dan was het allemaal kommer en kwel. Heel veel was gericht op nationaal beleid. We zien dat er in de afgelopen twee jaar gewoon veel meer aandacht is voor het internationaal spoor. Daar ben ik ongelooflijk blij mee. We zien ook dat het maatschappelijk debat echt is verschoven, dat het internationaal spoor weer omarmd wordt. Dat blijkt ook uit de reiscijfers van de internationale treinen. Dat is overigens niet alleen in Nederland het geval, maar dat zien we ook in andere landen. Internationaal spoor is dus op dit moment echt in z'n geheel een onderwerp dat prioriteit verdient, wat mij betreft. Daarbinnen moet je volgens mij verschillende domeinen afbakenen. De heer Amhaouch vraagt vaker aandacht voor die korte afstanden, dus echt dat grensoverschrijdende, hele- korte-afstandsverkeer. Ik denk dat dat heel belangrijk is en dat daar op korte termijn ook veel aan te doen is. Dan heb je nog het verhaal: hoe zorgen we nou dat we grote knooppunten, die grote steden als Amsterdam, Utrecht en Berlijn beter verbinden, en dat uitbreiden?

Een derde spoor is wat mij betreft die nachttrein. De nachttrein vind ik zo interessant. Ik weet nog toen ik er hier de eerste keer over begon, tweeënhalf jaar geleden, dat iedereen een beetje deed van: goh, wat is dat voor een jarenzeventiguitvinding. Die nachttrein is op een gegeven moment verdwenen. Volgens mij was dat in het jaar voordat ik Kamerlid werd; in 2016 vertrok de laatste. Nu zien we, met de klimaaturgentie die er is en de behoefte om vluchten te gaan vervangen, dat die nachttrein juist een ongelooflijk interessante schakel is om juist ook de verder gelegen bestemmingen binnen Europa goed bereikbaar te maken. Dus wat mij betreft maken we van het internationale spoor als geheel een stevige prioriteit. Dat hoop ik ook echt in de Luchtvaartnota terug te zien. Binnen dat internationale spoor heb je die drieslag; dat zijn eigenlijk de verschillende afstanden of bestemmingen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Is het daarmee voldoende beantwoord, meneer Amhaouch? Dat is het geval. Dan gaat u door naar het volgende blokje, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is het blokje over de financiële paragrafen. Daar hebben een aantal mensen opmerkingen over gemaakt. Dat was een vrij korte paragraaf, dat klopt; het was een vrij bondig stukje. Wij hebben met z'n drieën hard gewerkt aan deze nota, maar het is toch ook beperkt wat je helemaal inzichtelijk kan krijgen over die kosten en baten. Ik denk dat het wat ons betreft heel belangrijk is dat die wel goed in kaart worden gebracht en dat daarbij ook een serieuze MKBA wordt gedaan, waarbij serieus die 3,2 miljard milieu en klimaatschade mee wordt genomen. Ik heb daar zelf nog wel een vraag bij, die ik wellicht hier op kan werpen. Is wat het PBL toen berekend heeft qua milieuschade door het vliegverkeer nu nog wel actueel, met de stikstofcrisis en de nieuwe klimaatcijfers? Zou het PBL niet sowieso een nieuwe studie moeten doen naar de kosten van de milieuschade door de luchtvaart? Laten we dat allemaal meenemen in een goede maatschappelijke kosten- en batenanalyse, en dan ook inzichtelijk krijgen welke keuzes we kunnen maken. Wat ons betreft tellen we daar de MIRT-gelden dan ook bij op.

De **voorzitter**:

Prima. Dat is een nieuwe figuur, dat u eigenlijk een nieuwe vraag opwerpt. Maar ik denk dat de Minister die wellicht zo zal beantwoorden. De collega's hebben zo te zien geen vragen over dit blok. U heeft nog een blokje over, mevrouw Kröger? Prima, dan gaan we gewoon dat blokje doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Onder het kopje overig heb ik eigenlijk vooral één punt, dat zijn de dieren.

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

Onder het kopje overig! GroenLinks, hè.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Van Raan heeft uiteraard volstrekt gelijk wat betreft de impact van de luchtvaart op dieren. Wij hebben hiervoor vaak aandacht gevraagd, in het kader van Lelystad Airport: een vliegveld omringd door natuurgebieden waar een heleboel dieren leven. Dus dat is een terecht punt van de heer Van Raan, en ik hoop eigenlijk – daar wil ik hem toe uitnodigen – op een aanvullende nota over de luchtvaart en dierenwelzijn.

Dan, tot het allerlaatste slot, wil ik afronden met een opmerking van de heer Amhaouch. Hij eindigde zijn inbreng met een vraag over regels: is het nou echt zo dat er zo veel meer regels moeten komen? Hij gaf als voorbeeld dat wij willen dat het reisbeleid voor rijksambtenaren wordt veranderd. Op dit moment is het zo dat je boven de 500 kilometer verplicht bent om te gaan vliegen. Laten we dat nou toch aanpassen, want dat is toch zonde. Maar de opmerking van de heer Amhaouch over regels raakt wat mij betreft wel de kern van waar we hier voor zitten. Ik denk dat we een luchtvaart hebben die te lang niet of onvoldoende overheidssturing heeft gekend en waarbij de overheid onvoldoende het maatschappelijke en klimaatbelang heeft meegewogen. Ik denk dat wij inderdaad willen dat de overheid weer een prominente rol gaat spelen, en dat die regels dus nodig zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dat roept nog een vraag op bij de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik dacht dat mevrouw Kröger op het hoogtepunt stopte, maar toen kwamen de regels terug. Dat is wel een kernpunt. Ik ben het eens met mevrouw Kröger dat je prikkels moet inbouwen en dat de sector moet gaan innoveren in allerlei zaken. Maar de vraag is wanneer de balans zoek is en wanneer je doorslaat. Wij kunnen zeggen: Brussel-Amsterdam moet niet meer gevlogen worden. Wij kunnen zeggen: binnen 500 kilometer moeten alle ambtenaren met de trein. Maar het moet in die zin ook wel een stuk maatwerk zijn. We hebben het ook over de productiviteit in Nederland, dus ik pak er dan wel een stukje economie bij. Als je naar Londen moet, ver buiten de stations, en je doet tien uur over een stuk van 500 kilometer, dan zeg ik: dat moeten we dus niet doen. Ik ga dus mee in de gedachte van mevrouw Kröger dat als er een concurrerend alternatief is waar we ook in het kader van tijd en allerlei zaken de slag kunnen maken, we dat moeten gaan doen. Maar ik wil ervoor waken dat we doorslaan in regels, waarbij de realiteitszin een beetje uit het oog verdwijnt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat het reisbeleid voor rijksambtenaren betreft is dit eigenlijk het repareren van een dwingende regel die er nu toe leidt dat mensen verplicht moeten vliegen boven een bepaalde afstand. Dat proberen we juist te repareren. Maar in het algemeen denk ik dat het ongelofelijk pijnlijk is dat wij bij de luchtvaart nu al jaren een situatie hebben van anticiperend handhaven, waarbij omwonenden geen regels hebben waarvan ze eropaan kunnen dat die gehandhaafd worden om hun gezondheid te beschermen. Bij het stikstofdossier hebben we gezien dat de vliegvelden geen natuurvergunning hebben en we ze op die manier buiten de regels plaatsen. Ik zou dus echt wel willen zeggen dat we met z'n allen een situatie hebben gecreëerd waarin er voor de luchtvaart eigenlijk alleen op veiligheidsgebied keiharde regels zijn. Al het andere is wat ons betreft niet sturend en niet sterk genoeg. Ik denk dat het, juist gezien het belang van de luchtvaart – zeg ik tegen de heer Dijkstra – belangrijk is dat wij als overheid daar weer grip op krijgen. Dat kan via slotcoördinatie of via de normen waar we het eerder over hebben gehad.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik had nog gehoord dat u een leuke suggestie voor de heer Van Raan had gedaan. Ik hoop alleen niet dat hij zijn nota «Dieren op de rails» gaat noemen, want dat heeft wellicht een verkeerde associatie.

Minister, er is een aantal vragen aan u gesteld. Ik geef u graag de gelegenheid om daarop te antwoorden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik dacht bij de heer Van Raan meer aan «De luchtvaart in vogelvlucht» of zoiets. Dat klinkt toch wat positiever, hè?

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

Dank u wel, Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Net als alle vorige sprekers wil ik natuurlijk beginnen met de welgemeende complimenten over te brengen aan mevrouw Kröger en haar hele team. Ik zei net al tegen Luc dat er in eerste instantie wat werd overgeslagen omdat hij steeds werd genoemd, dus bij dezen mijn extra complimenten aan Luc. Ik begreep dat er op de tribune nog een ander stagiair zit. Hartstikke goed werk verricht! Ik weet nog uit mijn eigen Kamertijd dat het echt een hele berg werk is om zoiets te doen, dus ik heb heel veel waardering daarvoor. Ik denk ook dat het moment waarop dit

verschijnt, van een hele goede timing getuigt. Alle sprekers hebben het al aangehaald: de Luchtvaartnota komt eraan. Mevrouw Kröger gaf in haar inleiding aan dat ze dit ook echt heeft bedoeld als incentive om de discussie die nodig is voor de Luchtvaartnota, op een goede manier in te vullen.

Er zitten 71 actiepunten in. De heer Laçin vroeg of ik die alle 71 even wilde langslopen. Nou, hij had niet verwacht dat ik dat vandaag zou gaan doen en dat gá ik ook niet doen. Mevrouw Kröger verwoordde het zelf eigenlijk wel heel goed, namelijk dat zij hoopte dat ik dat in de Luchtvaartnota zal doen. Ik kan haar geruststellen: alle thema's komen wat mij betreft terug in de Luchtvaartnota. Mocht u daar nog details in missen, dan kunt u me daar bij de Luchtvaartnota zeker op aanspreken. Maar we gaan alle thema's die u aanraakt, echt aan de orde laten komen. U weet dat er op dit moment nog heel hard wordt gewerkt aan de ontwerpLuchtvaartnota tot 2050. U weet ook dat we daarbij nog in afwachting zijn van het rapport van de commissie-Remkes over stikstof en luchtvaart. We hebben er namelijk ook uitdrukkelijk voor gekozen om dat toch mee te willen nemen. Het is namelijk ook een dermate actueel en belangrijk onderwerp dat het ook een beetje gek zou zijn om die discussie te voeren, terwijl je dan een paar maanden later op zo'n onderdeel weer een nieuw advies zou krijgen. Dat gaan we dus meenemen.

Dan het punt dat er anders naar luchtvaart wordt gekeken dan een aantal jaar geleden. Ik denk dat dat door iedereen hier vandaag is bevestigd. De tijdgeest is veranderd. Dat de luchtvaart als een normale sector moet worden behandeld, onderstreept u eigenlijk allemaal. Dan onderstreep ik daarbij ook meteen maar even dat het niet normaal is als er tegen een sector wordt gezegd dat die moet krimpen. Dat komt niet heel erg veel voor. Een sector moet dus normaal gesproken ook kunnen investeren en vooruit kunnen, maar op die discussie komen we later nog wel terug. Ik denk dat het zeer van belang is dat we in de Luchtvaartnota met elkaar de goede balans weten te vinden, die evenwichtige balans waar mevrouw Kröger het ook voortdurend heeft, namelijk de balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving, de gezondheid, de belangen van het klimaat, de kwaliteit van ons netwerk en aan de andere kant natuurlijk ook de belangrijke economische positie van Nederland en de rol daarin van de luchtvaart.

Over de Green Deal van Eurocommissaris Timmermans is ook al het een en ander gezegd. Ik zie daar ook uitdrukkelijk wel aanknopingspunten, maar daar kom ik dan in de verschillende blokjes nog wel op terug. Even kijken. Ik zal eerst maar even de algemene dingen benoemen. Begin volgend jaar kunt u de Luchtvaartnota tegemoet zien.

Er is specifiek nog gevraagd naar de samenwerking met andere luchthavens. Frankfurt, Parijs en Londen zijn inderdaad concurrerende hubluchthavens, met deels ook concurrentie van de bijbehorende carriers. Bij samenwerking moet je natuurlijk altijd rekening houden met de Europese mededingingsregels, laat staan als het zou gaan om een verdeling van de taart met voor ieder een stuk. Dat zal ingewikkeld worden. Er vindt uiteraard wel overleg plaats tussen de luchthavens, ook om van elkaar te leren in het kader van verduurzaming. Dan heb je het ook echt over de verduurzaming op de luchthavens zelf. We zoeken uiteraard ook samenwerking op het niveau van de lidstaten. Ik heb al de kopgroep genoemd die we aan het formeren zijn in het kader van de duurzame luchtvaart.

Dan ga ik meteen maar even door met wat meer duurzaamheidsgerelateerde onderwerpen.

De Europese kopgroep. Dat proberen we themagericht te doen. Bij de fiscaliteit trekt mijn collega, Staatssecretaris Snel, daar natuurlijk het hardst aan, in de zin van Europese taksen. We hebben natuurlijk op internationaal niveau CORSIA, waarbij we de vinger aan de pols houden. We hebben nu gelukkig ook een zetel in ICAO. Ik onderstreep ook wat de

schrijver van deze nota, mevrouw Kröger, naar voren brengt op het gebied van EU-ETS. Daar houden we gewoon aan vast. Ik heb ook geen enkel signaal om te twijfelen aan de inzet van Eurocommissaris Timmermans op dit vlak. Europese luchthavens werken ook samen binnen hun koepelorganisatie. Ik weet bijvoorbeeld dat vorige week de heer Benschop bij Heathrow op bezoek is geweest, om specifiek in het kader van duurzaamheid een gesprek te hebben.

De discussie over een bijmengverplichting van duurzame brandstoffen wordt ook gevoerd. Mevrouw Kröger zei daar zelf in kritische zin over: «Hoe duurzaam is biokerosine?» Ik denk dat we die discussie ook met elkaar moeten voeren. Er zijn misschien modaliteiten waarbij elektrificering een makkelijker alternatief is: op de weg is dat anders dan in de lucht. Je zou dan misschien dat stukje biobrandstoffen juist kunnen reserveren voor de luchtvaart, omdat de alternatieven daarbij wat minder voorhanden zijn. Dat zijn allemaal discussies die we de komende tijd in Europees verband gevoerd zullen zien worden. Ik denk dat het stukje over de belastingen daarmee voldoende is behandeld.

De heer Laçin heeft specifiek gevraagd naar ultrafijnstof. Mevrouw Kröger gaf dat een hele belangrijke, zo niet de belangrijkste plek in het kader van de gezondheid. Ik heb Schiphol gevraagd om een actieplan te maken voor ultrafijnstof met acties om het ook echt te verminderen. Ik verwacht dat we begin volgend jaar het actieplan zullen kunnen ontvangen. De Gezondheidsraad is om hulp gevraagd om te kijken hoe we hiermee moeten omgaan. Zodra het onderzoek binnen is, zal ik het niet alleen met u delen, maar zal ik ook bekijken hoe we hier daadwerkelijk op een verstandige manier mee kunnen omgaan.

De heer Schonis vroeg specifiek naar het extra geld dat is vrij gemaakt voor het ontwikkelen van elektrisch vliegen. Dat geld moet per 1 januari aanstaande nog op onze begroting beschikbaar komen. Dat kan dus ook nog niet besteed zijn. In het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart is inderdaad afgesproken om er een actieprogramma voor te maken. Inmiddels is het ontwerpactieprogramma hybride en elektrisch vliegen door de luchtvaartsector en met behulp van de kennis- en onderzoeksinstellingen opgesteld. Er wordt nu langs drie roadmaps gewerkt: de grondgebonden operaties, de general aviation en de commerciële luchtvaart. Welke projecten kunnen in 2020 met vrijgemaakte gelden gesteund worden om die innovatie te versnellen? De komende maanden zal dat helder worden toebedeeld. Ik hoop u aan het einde van het eerste kwartaal te kunnen vertellen hoe het ervoor staat.

Dan een aantal zaken over het spoor, waar ik met groot plezier nu ook tijdelijk over ga. Eerst die uitwisselbaarheid. Laat ik zeggen dat ik in één ding van de Green Deal van Eurocommissaris Timmermans teleurgesteld ben over het gebrek aan ambitie. Op het gebied van het personenvervoer internationaal spoor is er niet of nauwelijks aandacht voor. Dat is wel zo voor het spoorgoederenvervoer. Daar ben ik ook zeer positief over; het is erg nodig. We zetten zelf ook bij voorrang in op die modal shift: zo veel mogelijk van de weg af naar het water en het spoor. Dat zal ook moeten als we onze modal split bijvoorbeeld van de Tweede Maasvlakte ooit willen nakomen. Daar moet dus hard aan worden gewerkt. Ik vond het opvallend en teleurstellend dat er ten aanzien van het internationaal personenvervoer weinig actie is opgenomen. In het kader van de internationale spoorverbindingen, of het nou HSL is of iets anders, vind ik dat jammer. Ik zal er in Europa graag de boer mee opgaan en het punt nadrukkelijk aan de orde stellen. Het actieprogramma Air Rail dat u is toegezegd, kunt u in het eerste kwartaal van het komend jaar van ons verwachten. We hadden gehoopt het eerder af te hebben, maar het is toch wat weerbarstiger gebleken. U krijgt het in de volgende kwartaal van ons.

De voorzitter:

Dank u wel. Een aantal mensen wil reageren. Allereerst de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij wordt dit mijn laatste interruptie, voorzitter. Die wil ik toch wel wijden aan het punt van het ultrafijnstof. Net als mevrouw Kröger vind ik dit een heel belangrijk punt. Het is goed dat de werknemers op Schiphol worden meegenomen in de tweede fase van het onderzoek, maar ik hoor de Minister nu zeggen dat ze Schiphol heeft gevraagd om een actieplan. Ik ben benieuwd wat de inzet daarvan is. Ik sta heel erg voor het verminderen, het reduceren van die ultrafijnstofuitstoot op Schiphol zelf. Parallel daaraan wil ik dat er maatregelen worden getroffen. Ik heb daarnet het voorbeeld van Kopenhagen genoemd. Daar stelt men de vliegtuigen zo op, dat de medewerkers niet in die lucht staan terwijl de motoren aan de gate aan het draaien zijn. Wat is de inzet van deze Minister geweest richting Schiphol? Wat is het doel van het actieplan dat wij straks gaan ontvangen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is een heel heldere opdracht, namelijk ervoor zorgen dat ultrafijnstof naar beneden gaat. Hoe ze dat precies gaan invullen, bijvoorbeeld doordat mensen op een andere manier worden gepositioneerd ten opzichte van de vliegtuigen, behoort tot de praktische uitwerking die de luchthavens het beste zelf kunnen beoordelen. Ik ben pas op werkbezoek geweest naar Schiphol, ook in het kader van de duurzame luchtvaart, en ik heb gezien dat er een gedrevenheid is om echt het verschil te maken en om ook op het gebied van ultrafijnstof stappen te zetten. Ik kijk met spanning uit naar dat actieprogramma, maar de inzet is duidelijk gericht op vermindering.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan had meneer Van der Lee nog een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik heb twee vragen, want ik heb nog twee interrupties. De Minister zei op een gegeven moment dat de luchtvaart een normale sector is, maar dat het niet normaal is dat een sector wordt gevraagd om te krimpen. Dan is het de vraag wie dat precies heeft gezegd. Volgens mij is de discussie vooral dat er grenzen moeten komen en een reductie van de uitstoot zowel voor het klimaat als de gezondheid, de schade aan natuur en geluidsoverlast. Tegelijkertijd vragen wij dit aan heel veel sectoren. Sterker nog, iedere sector in Nederland wordt aan banden gelegd omwille van klimaat, gezondheid, ruimtelijke ordening en overlast. Hoe bedoelde de Minister die opmerking? Ik begrijp hem gewoon niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben het volstrekt met de heer Van der Lee eens dat ze als een normale sector aangesproken kunnen worden en ook hun steentje moeten bijdragen aan ontwikkelingen die heel hard nodig zijn in het kader van verduurzaming en het terugdringen van de hinder. Aan de andere kant moet je er ook rekening mee houden dat een sector dat moet kunnen dragen. Vergeef mij dat ik een uitdrukking gebruik die in het verleden door een zekere heer Bolkestein vaker werd gebezigd, namelijk dat je moet voorkomen dat je eindigt op: Nederland armer en de wereld warmer. In die zin moet je dus altijd naar het level playing field kijken en heb je er niet zo veel aan als je in Nederland een sector te zwaar aan banden legt. De heer Amhaouch wees erop wat de ervaringen zijn geweest met de vorige vliegtaks. Toen ging iedereen vertrekken vanaf luchthavens in andere landen. Dan bereik je uiteindelijk ook niet wat je met je klimaatdoelstellingen zou willen bereiken. We zullen daar met elkaar een goed evenwicht in moeten vinden. Daarom ben ik ook zeer blij met het feit dat Eurocommissaris Timmermans ambitieus is. Ik denk dat het momentum voor een Europese aanpak voor de verduurzaming van de luchtvaart echt veranderd is. In het verleden werd gezegd: je moet maar wat pionieren

met een paar landen en dan hopen dat de rest aansluit. Ik denk dat er nu uit de Europese Commissie een belangrijke drive is gekomen om hier stappen in te zetten. Ik zie echt wel kansen om juist in Europees verband hier voortgang te boeken. Dat is natuurlijk alleen maar goed voor de concurrentiepositie. Er is gesproken over die drie andere hubs. We moeten even afwachten hoe het Verenigd Koninkrijk zich gaat gedragen, maar Parijs en Frankfurt houden we dan in ieder geval in de Europese familie binnenboord.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Meneer Van der Lee had nog een vraag.

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Op zich ben ik het er natuurlijk wel mee eens dat er draagvlak moet zijn, maar er moet ook draagvlak zijn tussen sectoren. Dezelfde argumenten die ik de Minister hoor gebruiken, werden ook door de industrie gebruikt en toch zijn wij met elkaar tot de conclusie gekomen dat wij een CO₂-heffing nodig hebben bovenop ETS. Mijn vraag ging eigenlijk over het andere punt dat de Minister maakte. Ik deel haar teleurstelling over de green deal op het punt van het gebrek aan extra investeringen in internationaal personenvervoer per trein. Dat roept dan wel weer de vraag op of deze Minister in dit kabinet bereid is om daar dan ook de middelen bij te leveren, want een van de redenen waarom het er niet in zit, is dat het geld kost. Nederland staat op de rem als het gaat om het gemeenschappelijk begrotingsbeleid. Is dat een uitruil die de Minister zou willen doen: meer geld naar Europa in ruil voor meer infrastructuur op dit terrein?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als we het geld via een omweg terug moeten krijgen voor onze eigen infrastructuur, dan doe ik het liever binnen Nederland. Ik ben het niet helemaal met de heer Van der Lee eens, want Eurocommissaris Timmermans heeft wel uitdrukkelijk ingezet op het goederenvervoer. Ik vraag me af of ze het niet gewoon vergeten zijn of er niet voldoende bij hebben stilgestaan. Ik zie nog best wel kansen om dat Europees aan te kaarten, en ik kan me niet goed voorstellen dat de andere Europese collega's hier tegen zullen zijn. Ik zie nog wel kansen om het Europese beleid wat op te pimpen en daar ook het personenvervoer over het spoor aan toegevoegd te krijgen. Ik denk dat we daar echt nog wel successen kunnen boeken.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Amhaouch miste een vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Twee.

De voorzitter:

Oké, de Minister gaat gewoon verder met haar beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er is nog gevraagd naar een overzicht van de ontwikkeling van het aantal internationale treinreizigers ten opzichte van de luchtvaart. Daar weten we natuurlijk wel iets van. Het aantal passagiers in de luchtvaart is sinds 2015 met ruim 20 miljoen passagiers gestegen tot meer dan 70 miljoen nu. Het aantal internationale reizigerskilometers over de HSL-Zuid is de afgelopen jaren ook flink gestegen. In het eerste kwartaal van 2015 ging het nog om 55 miljoen reizigerskilometers, en in het tweede kwartaal van 2019 zijn dat maar liefst 129 miljoen reizigerskilometers. Dan hebben we de Eurostar nog niet meegerekend. Het totaal-

overzicht is wat ingewikkelder te geven, want dat hangt af van de bereidwilligheid van de vervoerders om die cijfers te delen. Dat raakt al heel snel aan bedrijfsvertrouwelijke data. Ik heb met u de behoefte om zo veel mogelijk inzicht te krijgen in het internationale reizigersvervoer, en we zijn op dit moment aan het verkennen hoe we daar beter inzicht in kunnen krijgen. Ik wil u graag toezeggen dat ik wat we daarbij kunnen bereiken in het actieprogramma AirRail mee zal nemen als we dat naar de Kamer sturen. Ik kan me voorstellen dat dat de goede plek is om daar inzicht in te hebben.

Dan heeft de heer Amhaouch nog gevraagd of ik kan aangeven hoeveel van de nieuw bestelde Intercity New Generationtreinen geschikt zijn om naar Duitsland en België door te rijden. De NS heeft 79 ICNG's besteld die in Nederland zullen rijden op hsl en HRN. Die zijn niet geschikt voor de verbinding met Duitsland. In aanvulling daarop heeft de NS in 2017 twee testtreinen en in 2019 nog eens achttien ICNG's speciaal voor de hsl-verbinding naar België besteld. Dat is u gemeld bij de 42ste voortgangsrapportage van de HSL-Zuid. Met de beoogde introductie van de ICNG-België in 2025 voldoet Nederland aan de concessieverplichting om het oude materieel tijdig te vervangen en te zorgen voor continuïteit in het vervoer tussen Amsterdam en Brussel. Bij de aanschaf van de ICNG is een Duitslandvariant ook overwogen, maar uiteindelijk is daar van afgezien vanwege de combinatie van verschillende spanningssystemen en alle andere concessie-eisen. Dat bleek technisch te complex. U weet allemaal van alle ERTMS-debatten ten opzichte van de ATB-Vv dat het ongelooflijk gecompliceerd is met in Nederland al twee systemen en in Duitsland nog vier verschillende. Dat heeft er iets mee te maken.

Voorzitter. Zal ik het blokje spoor maar even afmaken? Ik heb aangegeven dat we het actieprogramma Spoor en luchtvaart begin volgend jaar willen afronden en uiteraard naar u toesturen.

De heer Schonis heeft nog gevraagd naar de gesprekken met de online travel agencies. Ook mevrouw Kröger had het daarover in haar beantwoording. Dat staat, zoals u weet, ook bij ons hoog op de agenda. De AirRail-tickets van KLM richten zich op de Belgische markt. Deze gecombineerde tickets zijn te vinden in verschillende zoekmachines en worden momenteel vooral door de Belgische reizigers veel geboekt. Maar onderdeel van het hele actieprogramma is om te kijken hoe we dat een verbetering kunnen geven. Ik wil daarbij opmerken dat het succesvol aanbieden van die gecombineerde tickets natuurlijk een proces is dat vooral bij de marktpartijen zelf ligt. Als het gaat om de bagage – mevrouw Kröger had het daarover – zal de overheid dat graag doen op de stations waar ze dat kan faciliteren. Maar het is natuurlijk ook aan de bedrijven zelf om te zorgen voor een goede connectie. We weten allemaal dat we in Nederland bij uitstek bedrijven hebben die heel goed afhandelingsystemen van bagage kunnen leveren. Dat is ook een internationaal exportproduct, zullen we maar zeggen.

De heer Van Raan en vooral de heer Laçin zeiden: staart u zich niet blind op de afstand in kilometers, maar kijk vooral naar de reisduur. Dat is natuurlijk een heel terechte opmerking. Dat zullen we ook graag doen. U weet dat het KiM al heeft gekeken waar dit een alternatief kan zijn. Op basis daarvan zijn we aan het werken.

Dan het voorbeeld van hoe ambtenaren met hun reizen moeten omgaan. Ik geloof niet dat het nu dagelijkse praktijk is dat mensen worden gedwongen om te vliegen. Dat is een gewoon een kwestie waar de werkgever normaal gesproken heel pragmatisch mee omgaat. Er wordt gekeken wat een beetje reëel is om een bepaalde afstand goed te kunnen doen. Maar goed, ik zal daar nog weleens naar kijken. Als je regels precies naar de letter interpreteert, lijkt het inderdaad zo dat je verplicht zou worden om te vliegen, zonder dat dit altijd redelijk is. Daar zullen we nog weleens naar kijken.

Dan ga ik tot slot nog iets gedetailleerder in op de ICNG-treinen. De drielandentrein van Arriva kan in Nederland, Duitsland en België rijden. Die moet voor België alleen – maar dat weet u beter dan ik – nog ERTMS inbouwen, maar dat is niet een heel klein dingetje. Duitsland heeft ICE-materieel in Nederland en in België rijden, maar ik weet op dit moment niet of dat ook makkelijk inwisselbaar is. Onderdeel van de brede discussie met de vervoerders in de andere landen is, denk ik, juist hoe je dat maximaal kunt versnellen. Als je het hebt over het materieel en de beveiligingssystematiek, dan zeg ik nogmaals dat die ook voor het spoorgoederenvervoer van groot belang zal zijn. De investeringen die daarvoor nodig zijn, doe je in heel veel gevallen. We hebben in Europa maar erg weinig dedicated goederenvervoerspoor. Het merendeel is multifunctioneel. Dat zul je op die manier ook terug kunnen zien in de investeringen.

De voorzitter:

Dank u wel, Minister. Ik kijk even. Meneer Van Raan heeft nog een mogelijkheid tot interruptie. Meneer Amhaouch, ik zag uw vinger ook. U had nog wel een vraag aan de Minister. Nou, vooruit dan.

De heer Amhaouch (CDA):

De Minister geeft aan dat er van de 99 ICNG's 20 geschikt zijn voor België, 79 voor nationaal gebruik en 0 voor Duitsland. Wij stoppen honderden miljoenen in nieuwe treinen. Dan is dit toch vreemd? We hebben juist vandaag en ook vaker in de Kamer onze ambities uitgesproken om de grens over te gaan. Het is heel normaal in het goederenvervoer dat een trein vanaf Rotterdam de grens overgaat met twee spanningen of naar het zuiden toe rijdt. Treinen gaan normaal 30 jaar mee; sommige ook veel meer, wel 40 jaar. Het is toch dan toch vreemd dat we zeggen dat er 0 treinen – ik zeg het nog eens: 0 – met een dubbel spanningssysteem naar Duitsland toe gaan? Dat kan volgens mij niet waar zijn. Ik weet dat de NS de treinen aanschafft, maar dat het ministerie daarvoor ook toestemming moet geven. Het zijn vaak treinen die in een volgende concessie, na 2025, mee moeten, maar die discussie gaan we nog voeren. Ik vraag aan de Minister wanneer we de discussie hebben over de vraag of het slim is dat we inderdaad een aantal van de 79 treinen die nu besteld zijn op een bepaald moment toch laten ombouwen tot treinen die ook naar Duitsland gaan. Het kan niet zo zijn dat we treinen... Want dan kunnen we net zo goed stoppen. Dan hoeven we die discussie niet te voeren.

De voorzitter:

Laten we de Minister het antwoord even laten geven voordat we gaan stoppen.

De heer Amhaouch (CDA):

Sorry voorzitter, maar ik moet dat even kwijt. We zijn hier een paar keer op teruggekomen. We hebben natuurlijk de NS en ProRail, maar ik verwacht hierin ook een stukje regie van de regering.

De voorzitter:

Uw punt is duidelijk. De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Amhaouch maakt terecht van zijn hart geen moordkuil. Dat moet ook, maar op dit moment overvraagt hij mij hiermee. Ik kan me voorstellen dat we dit punt uitdrukkelijk meenemen als we het toch over het actieprogramma ten aanzien van het internationale spoor en de uitwisseling met vliegen hebben. Het is namelijk een heel terechte vraag.

De voorzitter:

Prima, dank u wel. Dan nog meneer Van Raan met zijn laatste vraag.

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

Het zijn eigenlijk twee halve vragen. Dat ter bevestiging. Samen is dat dan één vraag. Ik hoop dat u dat begrijpt. Ik ga even voort op wat het CDA zei over het voorstaan van het vervangen van kortefstandsvluchten. Ik begrijp dat de Minister daar ook wel wat in ziet. Zij komt daarop terug in de nota over air en rail. Moet ik dat zo zien? Of moeten we haar in een motie vragen om het vervangen van kortefstandsvluchten te promoten? Dat is de eerste halve vraag.

De **voorzitter**:

En dan de tweede halve vraag.

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

Dan meteen daarachteraan de tweede halve vraag. De Minister zei ook dat ze de 71 punten gaat meenemen. Dat doet ze voor zover ze deze een plek kan geven in de nota, zo heb ik begrepen. Hoewel de nota niet heel duidelijk is over de krimp van de luchtvaart, hoorde ik mevrouw Kröger zeggen dat krimp wel meer voor de hand ligt dan groei, als je de aanbevelingen overneemt. Krimp ligt dus meer voor de hand dan groei, zonder dat dit direct duidelijk wordt gemaakt. Als ik daarnaar vraag, begrijp ik elke keer uit de antwoorden van de Minister dat de nota bedoeld is om de luchtvaart te faciliteren, want «dat is het regeerakkoord». Ik probeer dat te rijmen met wat ze uit de 71 punten gaat meenemen, waaruit gaat blijken dat krimp wat meer voor de hand zou liggen dan groei. Dat kan ik niet helemaal met elkaar rijmen. Twee halve vragen, dus.

De **voorzitter**:

Hopelijk twee hele antwoorden voor u, meneer Van Raan.

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

Waarschijnlijk dan ook twee halve antwoorden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zal toch proberen om twee hele antwoorden te geven. De eerste vraag was of hier een motie voor nodig is. Nee, die is daar niet voor nodig. Dit gaan we gewoon doen. We kijken naar de realistische criteria. Waar is rail echt een goede substitutie? Waar zou het dat kunnen zijn en wat moet je daar dan eventueel voor doen? Dat gaan we goed op een rijtje zetten. Op de tweede vraag: nee, meneer Van Raan. Ik weet niet hoe vaak ik het tegen u moet zeggen, maar het doel van de Luchtvaartnota is niet het faciliteren van de luchtvaart, omdat dat in het regeerakkoord staat. Nee, het doel is om met elkaar goed en strategisch vast te leggen waar we in heel Nederland op de lange termijn met de luchtvaart naartoe willen. Daarin komen alle thema's terug zoals ze ook in de nota van mevrouw Kröger genoemd worden. Het is dus echt een doorkijkje naar de toekomst. Er is geen vooropgezet doel om de luchtvaartsector te faciliteren.

De **voorzitter**:

Dank u wel, Minister. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de regering en de initiatiefneemster. Ik stel voor dat we gelijk doorgaan naar de tweede termijn van de Kamer. Iedereen heeft daarin een wisselend aantal minuten over. Dat hing namelijk af van de eerste termijn. Ook heeft iedereen twee mogelijkheden voor interrupties. Dit is ook de termijn waarin iedereen één of meerdere moties kan indienen. We doen het in de volgorde van de begrotingsbehandeling, dus ik begin bij de heer Dijkstra. Hij heeft voor zijn tweede termijn één hele minuut over.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. Dank aan de initiatiefnemer en de Minister voor de beantwoording. Meer nog dan luchtvaart op rails zou ik willen zeggen: laten we het spoor laten vliegen. Daar hebben we tijd voor en die moeten we hard gebruiken. De VVD staat niet voor het duurder maken van tickets. De VVD vindt mobiliteit belangrijk, zeker internationaal, en wil die voor mensen mogelijk maken. Vliegen alleen maar duurder maken, zodat vliegen zo meteen alleen voor de elite is, zien we niet zitten. Het spoor goedkoper maken zien we wel zitten. Eigenlijk wil ik de trein stimuleren. We zijn op zoek naar een soort «Easytrein» of een «Ryanrail», zo las ik net in een blad dat overigens over luchtvaart gaat. Laat dat spoor maar leren, laat dat spoor maar concurreren en laten we het beter maken. We realiseren ons dat het erg duur is en blijft, en dat 80% vaak buiten de invloedssfeer van Nederland ligt, maar Europees kunnen we wel wat doen. Ik heb nog twee dingen. Ik heb te weinig gehoord in het financiële blokje. Ik zou graag bij de 71 voorstellen willen horen wat nou nieuw is, wat in de luchtvaartnota terugkomt en wat we al hadden. Dat maakt de beslispunten wat helderder.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mijnheer Dijkstra. Dat heeft meteen een aantal vragen tot gevolg. Als eerste de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het is wel interessant wat de heer Dijkstra zegt. Luchtvaart duurder maken hoeft niet per se, maar hij is voor het goedkoper maken van het spoor, om een gelijk spelveld te creëren. Is de VVD er dan ook voorstander van om btw op internationale tickets af te schaffen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Btw op spoorkaartjes bedoelt u?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, internationale spoorkaartjes.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Alles wat je doet, moet je Europees doen. Dus als de Minister gaat praten over de manier waarop wij het goederenvervoer internationaal kunnen stimuleren, dan zou dat een van de opties kunnen zijn. Waarom niet? Waarom moet alles duurder worden? Wij moeten zaken bereikbaar houden voor de mensen. Wij moeten er niet voor zorgen dat er zo meteen € 600 betaald moet worden voor een ticket naar Barcelona of voor andere reizen via het spoor.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft daar nog een vervolgvraag over?

De heer **Laçin** (SP):

Ja. Kort afrondend. Ik hoor de heer Dijkstra zeggen: interessant, dat zou kunnen. Ook ik ben er niet voor om alles duurder te maken, maar ik vind wel dat wij alles een eerlijke prijs moeten geven. Voor de luchtvaart zal dat in ieder geval betekenen dat het wat duurder moet worden. Maar het is goed om te weten dat de afschaffing van de btw op internationale treintickets een optie is voor de VVD.

De **voorzitter**:

De heer Van der Lee heeft ook een vraag voor de heer Dijkstra?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ja. Ik hoorde de heer Dijkstra zeggen dat de VVD geen voorstander is van het duurder maken van tickets. Ik ben dan toch op zoek naar consistentie bij de VVD. Ik hoor van de Minister van Economische Zaken en Klimaat dat het beprijzen van maatschappelijke kosten de meest effectieve en eerlijke manier is om te bewerkstelligen dat sectoren innoveren en dat wij op een betaalbare manier zorgen dat wij klimaat, gezondheid en natuur recht doen. Toch weer die uitzonderingspositie voor de luchtvaart. Dat vind ik jammer, na een aantal uren debatteren vandaag, terwijl wij toch meer in elkaars buurt leken te komen. De VVD is ook wel een beetje van tickets duurder maken, hoor.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, toch een beetje duurder?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, je moet het niet duurder maken; je moet het efficiënter maken, want dan kan het goedkoper worden. Ik wil mensen niet hun vliegvakantie naar Zuid-Europa ontzeggen. Ik wil niet dat wij daar heffingen op leggen die zo hoog zijn dat dit op een gegeven moment voor de normale mensen niet meer kan en dat alleen de mensen met een dikke portemonnee dat nog kunnen doen. Er wordt gesproken over heffingen, maar er zitten al behoorlijk wat heffingen op luchtvaart. Kijk maar wat er op een doorsnee ticket zit aan veiligheidstoelagen, toeslagen voor de boeking en voor ETS. In Europa wordt dat aangescherpt. Als je nu de internationale context er nog eens bij pakt, moet je uitkijken dat je al die heffingen niet enorm stapelt. De winst voor de airline blijft hetzelfde; die is beperkt, terwijl wij wel willen dat die gaat verduurzamen.

Wat los je op met het alleen maar duurder maken van dingen? Dat zorgt ervoor dat mensen uiteindelijk thuis blijven zitten of op de camping in Nederland blijven, terwijl ze misschien wel een keertje over de grens zouden willen. Ik wil dat dit mogelijk moet blijven. Met dingen alleen maar duurder maken los je niet heel veel op.

De voorzitter:

Meneer Van der Lee, heeft u daar nog een reactie op?

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Toch wel. Op zich ben ik het met de heer Dijkstra eens dat het belangrijk is om kosten te besparen en efficiënt te zijn, maar dat doe je door de juiste prijzen in beeld te hebben. Hij gaat steeds voorbij aan de hoeveelheid energie die de luchtvaart verbruikt en het feit dat daar te weinig een prijs aan wordt gehecht. Dat is nu juist cruciaal. Dan wordt het wellicht in de toekomst mogelijk dat iedereen op een verantwoorde manier gebruik kan maken van het vliegtuig.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zie alleen maar dat dingen duurder worden en dat dingen beprijsd moeten worden volgens een aantal linkse partijen. Als ik de Partij voor de Dieren erbij neem, wordt een kilo biefstuk zo meteen € 100. Dat is ook wel eens lekker, als je dat één keer per jaar kan eten. Zo meteen is het kerst, dan gun je mensen het beste. Ik kom op voor de middenklasse, niet voor de mensen met een dikke portemonnee, niet voor de GroenLinkers die rijke ouders hebben, die studeren en inderdaad even zeggen dat ze de marathon van New York gaan lopen omdat ze dat zo leuk vinden en omdat het kan, of die even een citytrip naar Milaan boeken om een nieuw tasje te kopen. Dat gebeurt ook heel veel en dat wil ik niet. Ik wil dat mensen zich daar gewoon bewust van zijn en ik wil ook dat ze het kunnen betalen. Als wij het alleen maar duurder maken, waardoor het alleen maar voor de rijkste mensen is weggelegd, dan sta ik daar niet voor. Ik sta er voor

iedereen, ook voor de timmerman bij mij om de hoek die er hard voor gespaard heeft. Die moet gewoon op vakantie kunnen blijven gaan.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Dank u wel voor uw interessante keuze aan voorbeelden. Dan wil ik het woord geven aan de heer Van der Lee voor zijn tweede termijn.

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Dank aan de voorzitter dat hij met een mooi eufemisme het woord «karikatuur» uitspreekt. Verder dank ik de bewindspersonen... Pardon, ik zou bijna zeggen «de beide bewindspersonen», maar ik dank de Minister en mevrouw Kröger voor de beantwoording. Ik ga snel even een aantal moties voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in Europa de slotverordening wordt herzien;

overwegende dat om de impact van de luchtvaart op de omgeving en het klimaat terug te dringen, het wenselijk is om te kunnen sturen op duurzaamheid;

verzoekt de regering om in te zetten op een wijziging van de Europese slotverordening die prioritering voor slots op duurzaamheid en meerwaarde voor Nederland mogelijk maakt en hier ook in het licht van de Green Deal het gesprek over aan te gaan in Europa,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Lee. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 5 (35 266).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er meer dan 60 vluchten per dag naar Londen plaatsvinden;

overwegende dat er binnenkort een snelle, directe treinverbinding met Londen is;

verzoekt de regering in kaart te brengen wat ervoor nodig is om de Eurostar overdag ieder uur te laten rijden en tevens in gesprek te gaan met de luchtvaartsector over het reduceren van het aantal vluchten naar Londen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Lee. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (35 266).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment 40% van alle vluchten op Schiphol naar een bestemming op 750 kilometer of minder plaatsvindt;

overwegende dat een van deze bestemmingen Düsseldorf is, dat zeer goed bereikbaar is per trein;

verzoekt de regering in gesprek te treden met de lucht- en treinsector over het versterken van de trein als aantrekkelijk alternatief en het verminderen van het aantal vluchten naar Düsseldorf en Londen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Lee. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (35 266).

Meneer Van der Lee, u heeft eigenlijk geen tijd meer.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ik heb nog één motie.

De voorzitter:

Nou ja, oké, heel snel dan.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Heel snel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtvaart in belangrijke mate bijdraagt aan de opwarming van de aarde;

overwegende dat in het klimaatakkoord van Parijs is afgesproken onze economie nagenoeg emissievrij te maken per 2050 en dat ook de luchtvaart hieraan zal moeten voldoen;

overwegende dat de Europese Green Deal nogmaals het doel van een klimaatneutrale economie in 2050 bevestigt;

overwegende dat heldere communicatie over een eindpunt voor fossiele kerosine investeringszekerheid kan bieden en innovatie kan bevorderen;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota 2050 als ambitie een einde aan het gebruik van fossiele kerosine vast te leggen, en het pad hiernaartoe te schetsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Lee. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (35 266).

Daarmee komt u volgens mij aan het einde van uw tweede termijn, meneer Van der Lee. Is dat juist? Ja, zo te zien wel.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Ja.

De voorzitter:

Hartstikke goed. De tijd is inderdaad op. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ten eerste dank ik de initiatiefnemer en de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik dank natuurlijk ook de medewerkers, en Luc, voor hun inbreng. Het mag gezegd worden.

Ik ben zeer content met het debat dat we vandaag gehad hebben over de balans tussen luchtvaart en spoor. Het CDA staat voor concurrerende en duurzame luchtvaart. Dat betekent dat wij aan de ene kant de luchtvaart niet de nek om willen draaien met de verduurzaming, en dat we aan de andere kant niet blind zijn voor de maatschappelijke kosten die de luchtvaart met zich meebrengt. We zijn dus zoekende om die twee, waarvan we weten dat er een spanning tussen zit, in balans te houden. Dat is voor ons heel belangrijk.

We hebben geen moties, zoals ik al eerder zei. Ik kijk uit naar het actieprogramma air en rail. De Minister vraagt daar wat extra tijd voor. Dan wordt de lat direct hoger gelegd en gevraagd of de kwaliteit nog beter wordt. Daar komt van alles in terug, dus daar kijken we echt naar uit, ook naar de antwoorden. Dat meen ik oprecht. We moeten vooruitkijken. Als we de ambities hebben om de grens over te gaan, dan heb je natuurlijk materieel nodig en dan moeten we nu al vooruitkijken.

Een laatste punt – daarbij zijn wij het van harte eens met GroenLinks – is dat de kern, de sleutel, in die slotcoördinatie ligt. Als we die slotcoördinatie op Europees niveau kunnen openbreken, kan de groei naar de toekomst toe inderdaad veel minder en kunnen we veel meer kiezen op kwaliteit. Natuurlijk heeft iedereen, ook in dit huis, heel veel commentaar op de VVR die de Minister heeft ingediend in Brussel. Wij zullen het debat daarover nog hebben na de Kerst, als alles op tafel ligt. Toch is het wel een beweging in de juiste richting dat wij als Nederland op zoek zijn om die kwaliteitsfunctie, de hubfunctie, van Schiphol te verbeteren door de slots die vrijkomen echt daaraan toe te kennen. Ik denk dat dat een beweging is in de goede richting. Ik hoop dat we met onze nieuwe Eurocommissaris met zijn Green Deal en de inzet van dit kabinet nog twee stappen vooruit kunnen maken.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de Minister ook danken voor haar beantwoording. Ook wil ik nogmaals de initiatiefneemster, mevrouw Kröger, en haar medewerkers, Ivo Stumpe en Luc, bedanken voor hun inzet en het stuk dat voorligt.

Ik heb drie moties. Ik ga ze snel voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat chronische geluidshinder schadelijk is voor het welzijn en de gezondheid van mensen;

overwegende dat de WHO veel strengere normen adviseert dan de grenzen die in Nederland gebruikt of gehandhaafd worden;

overwegende dat geluidshinder bestaat uit verschillende componenten van geluid;

constaterende dat het nu gebruikte systeem van monitoren, vergunnen en handhaven van geluidshinder door de luchtvaart hier niet aan tegemoetkomt;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe deze elementen betrokken kunnen worden bij een model dat de gezondheidseffecten van luchtvaart, zoals geluidshinder, in kaart brengt en waaruit later gezondheidsrelevante grenzen en normen kunnen worden afgeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (35 266).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat werknemers op Schiphol en andere luchthavens structureel worden blootgesteld aan ultrafijnstof;

overwegende dat korte blootstelling aan ultrafijnstof negatieve effecten heeft op de gezondheid;

overwegende dat verschillende luchthavens maatregelen hebben getroffen om blootstelling van werknemers aan ultrafijnstof te verminderen, zoals elektrisch taxiën en de opstelling van vliegtuigen aan de gate;

overwegende dat werknemers op Schiphol zich grote zorgen maken over de gevolgen van ultrafijnstof op hun gezondheid;

verzoekt de regering om er bij Schiphol op aan te dringen zo snel mogelijk maatregelen te treffen die de uitstoot van ultrafijnstof op de luchthaven verminderen en de blootstelling van werknemers aan ultrafijnstof doen afnemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35 266).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat verschillende Europese bestemmingen nu al binnen zes uur vanaf Schiphol te bereiken zijn met de trein, zoals Londen, Brussel, Parijs, Frankfurt en Düsseldorf;

constaterende dat er dagelijks nog tientallen vluchten van en naar deze bestemmingen gaan;

overwegende dat er geen grote investeringen nodig zijn om deze vluchten te vervangen door internationale treinreizen;

verzoekt de regering met aanbieders van vluchten op deze bestemmingen in gesprek te gaan over de mogelijkheden tot het verminderen en uiteindelijk uitfaseren van deze vluchten, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (35 266).

Meneer Laçin heeft nog tien seconden.

De heer **Laçin** (SP):

Nog één korte opmerking. Wanneer krijgen we het actieplan Minder Hinder? Dat zouden we dit jaar krijgen, maar dat hebben we nog niet ontvangen.

Tot slot de veelvliegersbelasting. Dat antwoord wil ik nog geven aan mevrouw Kröger. Ik dien daar nu geen motie over in; dat komt wel bij de wetsbehandeling. Anders verwijst de Minister vast en zeker door naar haar collega van Financiën. Om dat te voorkomen, zal ik die motie indienen in het debat over de vliegbelasting.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Ik verzoek de heer Dijkstra om het voorzitterschap even over te nemen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel. Ik heb zelf ook nog een motie en een vooraankondiging. De Minister wees er net zelf al op: we hebben in de Europese Commissie natuurlijk een nieuwe Commissaris voor Transport. Het leek ons een goed idee om haar eens uit te nodigen om het eens te hebben over spoor en vliegen, maar met name over het spoordeel. Ik zal dat voorstel dus doen bij de eerstvolgende procedurevergadering. Dan kunnen we kijken of we die persoon kunnen uitnodigen.

In aansluiting op de discussie van net met de heer Amhaouch over de vraag hoe het zit met het reglement voor de rijksoverheid en het reizen per trein of vliegtuig heb ik een motie. De Minister kondigde zelf al aan dat ze wil kijken hoe die regeling in elkaar zit. Dan moet ze deze motie over het reisbeleid maar als een soort aanmoediging zien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het reisreglement van de rijksoverheid bepaalt dat een dienstreis waarvan de afstand niet meer dan 500 kilometer bedraagt, per trein wordt afgelegd;

overwegende dat in hetzelfde reglement voor een dienstreis van 500 kilometer of meer het vliegtuig wordt voorgeschreven;

van mening dat de overheid het reizen per trein moet stimuleren waar dit mogelijk is en het gebruik van het vliegtuig moet ontmoedigen;

verzoekt de regering om het reisbeleid voor ambtenaren zo in te richten dat voor afstanden tot 750 kilometer het gebruik van de trein gestimuleerd wordt, en de verplichting om te vliegen vervalt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Van der Lee. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 12 (35 266).

De heer **Schonis** (D66):

Dat was mijn bijdrage.

Voorzitter: Schonis

De **voorzitter**:

Tot slot mag ik als voorzitter de heer Van Raan twee minuten de tijd geven voor zijn bijdrage.

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

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Minister en de indiener voor de beantwoording. Ik heb drie puntjes die ik wil maken en twee moties.

Ten eerste is de slotcoördinatie inderdaad cruciaal. We hebben daar al eens eerder vragen over gesteld: van wie zijn de slots nou eigenlijk, en hoe staan ze bijvoorbeeld op de balans? Die vragen zijn eigenlijk nooit beantwoord. Dat is punt één.

Punt twee. Het is ook wel weer even goed om het absolute morele failliet te memoreren van Bolkestein met zijn uitspraak dat «Nederland armer en de wereld warmer» niet helpt. Op dat ogenblik is de hele wereld armer, wánt de wereld wordt warmer. Ik denk dat we dat beter kunnen hanteren dan een achterhaalde uitspraak die Bolkestein ooit gedaan heeft om toch maar vooral alles tegen te houden wat nodig is om de temperatuurstijging te beperken.

Als laatste dank aan de heer Schonis voor zijn tips over de manier waarop de Partij voor de Dieren nota's kan betitelen. Ik heb weer een hoop over zijn gevoel voor humor geleerd.

Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtvaart in belangrijke mate bijdraagt aan onze uitstoot van CO₂, stikstofdioxide, ultrafijnstof, zwaveldioxide en geluid;

overwegende dat voor uitstoot van schadelijke stoffen en geluid nu het gelijkwaardigheidsprincipe geldt;

overwegende dat de impact van de luchtvaart op het klimaat ook moet afnemen;

verzoekt de regering om voor de CO₂-uitstoot van de luchtvaart ook een gelijkwaardigheidsprincipe vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 13 (35 266).

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

Voorzitter. Dan mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om in kaart te brengen hoe verscherpte slotcoördinatie een rol kan spelen in het terugdringen van de door de luchtvaart veroorzaakte uitstoot van onder andere CO₂, stikstofdioxide, ultrafijnstof, zwaveldioxide en geluid, inclusief het uit de markt halen van slots,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (35 266).

Dank voor uw bijdrage, meneer Van Raan. Dan kijk ik even naar mevrouw Kröger en de Minister. Hoeveel tijd hebben jullie nodig? Tien minuutjes?

De vergadering wordt van 14.14 uur tot 14.26 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het overleg. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger om de vragen uit de tweede termijn te beantwoorden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Nogmaals dank aan alle collega's voor alle inbreng. Ik ben echt heel erg blij dat we deze discussie vandaag hebben. Je ziet dat het maatschappelijke debat echt aan het kantelen is. Er is ongelofelijk veel vraag om de luchtvaart op de rails te krijgen. Daarom hebben we deze nota geschreven, daarom hebben we dit debat gevoerd. Ik hoop echt dat de Minister inhoudelijk op de voorstellen ingaat. Ik hoop ze in de Luchtvaartnota terug te zien, maar een iets uitgebreidere schriftelijke reactie zou ook heel fijn zijn geweest. Ik heb gekscherend gezegd: ik voelde me een beetje een participerende burger toen ik deze nota schreef en als reactie kreeg: fijn, dank u voor de participatie en we nemen het mee. De Minister heeft in haar beantwoording gelukkig laten horen dat het denken gaat doorsijpelen in de nota.

Er is één vraag aan mij gesteld. Die vraag geeft mij meteen de kans om het hele debat nog eens dunnetjes over te doen. De heer Dijkstra vroeg mij namelijk om alle 71 voorstellen nog eens langs te lopen. Dat ga ik niet doen, voorzitter. Wees gerust. Ik denk dat er heel veel dingen in beweging zijn. Ik begrijp dat de heer Dijkstra zegt: sommige dingen gebeuren al of krijgen hun beslag in de Luchtvaartnota. Op een aantal vlakken gaat het vooral om een verscherping en het aanzetten tot echt strenge, handhaafbare normen. Daarom wil ik het voor de heer Dijkstra even heel helder benoemen.

Het gaat om die drieslag van heldere en handhaafbare normen op geluid, stikstof, klimaat en gezondheid van omwonenden. Het is een pakket dat we moeten hebben naast het huidige systeem dat we voor geluid hebben. Daar hebben we echt een nieuw pakket voor nodig. Het tweede punt is de slotcoördinatie. Ik denk dat bijna alle collega's zien dat we dat instrument nu nog onvoldoende benutten. Ik hoop dat de Minister met ons wil nadenken over hoe we dat als instrument gaan benutten, juist om die kortereafstandsvluchten te vervangen. Het derde punt is het echt investeren in de trein als volwaardig alternatief. Ik zei al tegen de heer Amhaouch dat het gaat om de hele korte grensoverschrijdende treinverbindingen, de point-to-pointtrein om echt grote steden met elkaar te verbinden, en de nachttrein voor de lange afstanden. Alle 71 voorstellen zijn onder die drie pilaren te vangen. Ik zie heel erg uit naar de Luchtvaartnota van de Minister om dat weerspiegeld te zien.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Van der Lee heeft nog een vraag.

De heer Van der Lee (GroenLinks):

Ik wil even een puntje van orde maken. Dat helpt de Minister bij het reageren op de moties. Ik had mijn administratie niet helemaal goed op orde en las een motie voor die eigenlijk niet meer nodig was. Dat was mijn motie op stuk nr. 6. Ik hoop dat de Minister vooral haar oordeel wil geven over de derde motie, waarbij de overweging die ik schrapte,

gehandhaafd blijft. Die komt namelijk uit de motie die ik had voorgelezen, maar die niet meer nodig is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit klinkt wat onduidelijk. Een overweging die geschrapt is, wordt gehandhaafd?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

De derde overweging van de motie op stuk nr. 7 heb ik doorgestreept, omdat die overweging al stond in een motie die ik wel heb voorgelezen, maar niet had moeten voorlezen.

De voorzitter:

Ik begrijp dat u de motie op stuk nr. 6 intrekt.

Aangezien de motie-Van der Lee (35 266, nr. 6) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

En de motie op stuk nr. 7 wilt u wijzigen.

De motie-Van der Lee (35 266, nr. 8) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment 40% van alle vluchten op Schiphol naar een bestemming op 750 kilometer of minder plaatsvindt;

overwegende dat een van deze bestemmingen Düsseldorf is, dat zeer goed bereikbaar is per trein;

overwegende dat er meer dan 60 vluchten per dag naar Londen plaatsvinden, maar er binnenkort een snelle directe treinverbinding met Londen is;

verzoekt de regering in gesprek te treden met de lucht- en treinsector over het versterken van de trein als aantrekkelijk alternatief en het verminderen van het aantal vluchten naar Düsseldorf en Londen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15, was nr. 7 (35 266).

Heeft iedereen zijn administratie bijgewerkt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, dat doe ik graag. Verder zeg ik toch ook nog een keer dank aan mevrouw Kröger. Complimenten voor de manier waarop ze dit vandaag heeft gedaan! Ze deed het, denk ik, heel erg goed en to the point. Ze heeft haar drieslag ook goed voor het voetlicht gebracht. Ik begrijp dat de brief met mijn reactie niet geheel bevredigend was. Dat kan ik me voorstellen, maar dat ligt toch ook aan het proces. Het is uw visie, mevrouw Kröger, maar er zijn nog een heleboel andere visies en in de Luchtvaartnota proberen we daar de goede balans in te vinden. Ik kan u in ieder geval verzekeren dat alle thema's daarin aan de orde zullen komen.

Er is gevraagd wanneer het actieprogramma Minder Hinder naar de Kamer komt. Dat komt zo snel mogelijk bij het Luchthavenbesluit Schiphol naar u toe.

Dan de moties.

De voorzitter:

Uw laatste opmerking is aanleiding voor een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het Luchthavenbesluit is uitgesteld, maar waarom is het actieplan daar per se aan gekoppeld? Het kan toch ook los daarvan? Het actieplan Minder Hinder ziet eigenlijk toe op de toezegging van de Minister «groeï kan, mits».

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is ook zo, maar we hebben gewoon bedacht dat het goed is om het in één totaalpakket te doen. U weet dat daar ook de stikstofproblematiek nog om een oplossing vraagt. Om u allerlei losse elementen toe te sturen... Het komt gewoon in ieder geval zo snel mogelijk naar u toe!

De heer Laçin (SP):

Heel kort, voorzitter. Er wachten echt ontzettend veel mensen op het actieplan Minder Hinder. Ik begrijp dat het voor de Minister makkelijker, verstandiger of logischer is om het als één pakket naar de Kamer te sturen, maar ik zou haar met klem willen verzoeken om het actieplan Minder Hinder onmiddellijk met de Kamer te delen als het eerder klaar is en niet te wachten op andere punten.

De voorzitter:

Minister, minder vertraging voor de heer Laçin?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zullen even kijken wat er mogelijk is. We doen dat uiteraard in goede afstemming met Schiphol, want Schiphol is de initiatiefnemer. Daar komen we bij u op terug.

De voorzitter:

Prima.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan de moties. De motie op stuk nr. 5 verzoekt ons om in te zetten op een wijziging van de Europese slotverordening en de prioritering te baseren op duurzaamheid en eigenlijk ook op de meerwaarde voor de Nederlandse netwerkwaliteit. De regering zou daarover in Europa het gesprek moeten aangaan. Die motie kan ik van harte oordeel Kamer geven, want ik deel die wens zeer. De initiatiefneemster Kröger gaf net ook aan dat ze dat graag zou willen. Het kan op dit moment echter gewoon niet en daarom is die herijking van de slotverordening echt nodig. Ik denk ook dat het goed is dat wij daar als Nederland bovenop gaan zitten. Die motie krijgt dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

Prima. Ik hoor dat de eerste motie op stuk nr. 5 van harte oordeel Kamer krijgt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 6 is inmiddels ingetrokken en daarom ga ik in één keer door naar de motie op stuk nr. 7. Ik zou GroenLinks willen vragen om deze motie aan te houden, totdat het actieplan AirRail naar u toe komt. Dit is daar bij uitstek een onderdeel van.

De **voorzitter**:

Meneer Van der Lee, de Minister verzoekt u de motie op stuk nr. 7 aan te houden.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Op zich wil ik dat wel, maar wanneer komt dat actieplan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat komt in het eerste kwartaal en waarschijnlijk aan de voorkant van het eerste kwartaal en niet helemaal op het einde.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Oké. Dan is het goed.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Van der Lee stel ik voor zijn gewijzigde motie (35 266, nr. 15, was nr. 7) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik op de vierde motie van GroenLinks, de motie op stuk nr. 8. Die motie verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota als ambitie een einde van het gebruik van fossiele kerosine vast te leggen en een pad daarnaartoe te schetsen. Dat heb ik steeds gedaan bij al die onderwerpen die ook in de Luchtvaartnota terugkomen. Het zal de commissie dan ook niet verbazen dat ik ook nu voorstel om deze motie aan te houden tot de Luchtvaartnota, want anders gaan we er weer een los onderdeeltje uit trekken.

De **voorzitter**:

De Minister verzoekt de motie op stuk nr. 8 aan te houden.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):

Daar denk ik nog even over na.

De **voorzitter**:

Daar denkt, meneer Van der Lee, nog over na. Dan is het oordeel ontraden, neem ik aan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan wordt die ontraden, want ontijdig.

De **voorzitter**:

Prima. De motie op stuk nr. 8 wordt voorlopig ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 9 is van de hand van de heer Laçin. Hij verzoekt de regering om te onderzoeken hoe elementen uit het systeem van monitoren, vergunnen en handhaven van geluidshinder betrokken kunnen worden bij een model dat de gezondheidseffecten van de luchtvaart in kaart brengt en waaruit later gezondheidsrelevante grenzen en normen kunnen worden afgeleid. Op zeer korte termijn ontvangt u van mij het onderzoek Meten en rekenen. Ik zou u, meneer Laçin, willen verzoeken deze motie aan te houden tot het debat daarover plaatsvindt.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, u krijgt het verzoek om de motie aan te houden.

De heer **Laçin** (SP):

Daar heb ik wel een vraag over, voorzitter. Omhelst dat plan Meten en rekenen ook andere methodes, dus methodes waarin we geluidshinder niet alleen op het gemiddelde geluid maar op alle componenten baseren? Voorziet het daarin?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alle elementen ten aanzien van piekbelasting et cetera komen erin aan de orde. Ik kan u in dit geval ook toezeggen dat het zeker aan het begin van Q1 en niet op het einde van dat kwartaal naar de Kamer zal komen.

De heer **Laçin** (SP):

Dan houd ik «m aan, voorzitter.

De **voorzitter:**

Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (35 266, nr. 9) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 10 is ook van de hand van de heer Laçin en verzoekt de regering om er bij Schiphol op aan te dringen zo snel mogelijk maatregelen te treffen die de uitstoot van ultrafijnstof op de luchthaven verminderen en de blootstelling van werknemers aan fijnstof doen afnemen. Die motie geef ik ook graag oordeel Kamer.

De **voorzitter:**

De motie op stuk nr. 10 is oordeel Kamer.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 11 van de heer Laçin. Die motie verzoekt de regering met aanbieders van vluchten op deze bestemmingen – het gaat dan over Londen, Brussel, Parijs en Frankfurt – in gesprek te gaan over de mogelijkheden tot het verminderen en uiteindelijk uitfasen van deze vluchten. Die motie wil ik ontraden, want dat maakt onderdeel uit van het actieprogramma dat we opstellen. We zijn daarover in gesprek met de KLM en niet met allerlei andere aanbieders. Hier wordt nu ook gesproken over «aanbieders» van vluchten en die zitten op dit moment niet in onze overleggroep. Dus deze motie ontraad ik. «Uiteindelijk uitfasen» gaat ons op dit moment overigens ook te ver.

De **voorzitter:**

De motie op stuk nr. 11 wordt ontraden, maar dat ontlokt nog een reactie aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Deze motie ligt er juist omdat de Minister nog niet in gesprek is met die andere partijen en er wel andere partijen zijn die vluchten aanbieden naar de bestemmingen die hier genoemd worden. Ik wil het iets verbreden en het niet beperken tot alleen de KLM. Ik vind het dan raar om te zeggen: dat doen we nu niet en dus ontraad ik «m. Het is juist een verzoek om het wel te gaan doen, omdat er wel andere aanbieders zijn binnen die zes uur. En over dat punt waren we het net, denk ik, allemaal wel een beetje eens. Kan de Minister het dus niet zien als een aanmoediging om ook met andere aanbieders in gesprek te gaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar staan we op zich voor open, maar dan loop ik toch ook tegen dat woord «uitfasen» aan, want dat is een andere reden om deze motie te

ontraden. Een gesprek aangaan met andere airlines over hoe we dat kunnen verminderen, is echt iets dan het helemaal uitfaseren.

De heer **Laçin** (SP):

Oké. Het gaat mij uiteindelijk om het verminderen van die vluchten en om een alternatief. Kan de Minister met de motie leven als ik «uitfaseren» eruit haal en het alleen heb over verminderen en een gesprek daarover?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker, dan zou ik «m oordeel Kamer kunnen geven.

De heer **Laçin** (SP):

Dan wijzig ik «m, voorzitter. De motie komt dan later gewijzigd terug naar de Kamer.

De **voorzitter**:

Oké. Voorlopig blijft de motie op stuk nr. 11 dus op ontraden staan. De heer Laçin is gesuggereerd om de motie zo te wijzigen dat het woord «uitfaseren» komt te vervallen, want dan zou die motie wellicht toch oordeel Kamer hebben kunnen krijgen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 12 van de voorzitter van vandaag. Die motie verzoekt de regering om het reisbeleid van ambtenaren zo in te richten dat de verplichting om te vliegen vervalt, als ik het zo even mag samenvatten. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Prima. Dan krijgt de motie op stuk nr. 12 oordeel Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 13 van de Partij voor de Dieren verzoekt de regering om voor de CO₂-uitstoot van de luchtvaart ook een gelijkwaardigheidsprincipe vast te leggen. Daarvoor geldt wat ik ook bij de andere moties heb gezegd: ik verzoek u die motie aan te houden tot de Luchtvaartnota wordt behandeld, want daarin zullen we ingaan op de wenselijkheid van het stellen van CO₂-grenswaarden.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, het verzoek is om de motie aan te houden.

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

Hier lopen we steeds tegenaan bij de Minister. Deze moties, niet alleen van mijn partij, maar ook die van andere partijen, zijn natuurlijk bedoeld om mee te nemen als de Kamer die moties zou overnemen. Het is dus de bedoeling dat het wordt meegenomen, zodat we dat ding, wanneer we dat hebben, niet nog een keer hoeven te amenderen. Ik wil haar graag in stemming brengen.

De **voorzitter**:

Prima. Dan blijft de motie op stuk nr. 13 ontraden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Zeker, ontraden.

Tot slot de tiende motie op stuk nr. 14, ook van de hand van de heer Van Raan. Die motie wil ik ontraden, want daarin wordt onder andere verzocht om in kaart te brengen hoe verscherpte slotcoördinatie een rol kan spelen. We hebben die verscherpte slotcoördinatie nog niet, want daarmee moet ik nog aan de slag in Europa. Verder wordt er ook nog gesproken over het

uit de markt halen van slots en dat is op dit moment nog helemaal niet mogelijk. Daarom moet ik deze motie ontraden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 14 wordt ontraden. Volgens mij zijn we daarmee aan het eind gekomen van de termijn van de Kamer.

De heer **Laçin** (SP):

En van de bewindspersonen!

De voorzitter:

Inderdaad, ook van de bewindspersonen. Dank u wel, meneer Laçin.

Scherp, heel scherp!

Er zijn in totaal vier toezeggingen gedaan.

- Begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over het actieplan van Schiphol over ultrafijnstof en het bijbehorende onderzoek van de Gezondheidsraad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet wanneer de Gezondheidsraad zijn onderzoek af heeft. Ik heb de Kamer verder al eerder toegezegd dat dat zo snel mogelijk komt. Ik weet dat niet precies, maar het actieplan ultrafijnstof komt in ieder geval wel naar de Kamer op het moment dat ik heb genoemd.

De voorzitter:

Het eerste kwartaal krijgen we dus het actieplan ultrafijnstof. Prima, dan de volgende toezeggingen.

- Eind van het eerste kwartaal 2020 ontvangt de Kamer het actieprogramma elektrisch vliegen.
- Het actieprogramma AirRail komt het eerste kwartaal van 2020 naar de Kamer, inclusief, voor zover mogelijk, informatie over de orde van grootte van het internationale reizigersvervoer per spoor en per vliegtuig.
- Het actieplan Minder Hinder komt zo snel mogelijk naar de Kamer.

Prima, dan hebben we alle toezegging gehad. Rest mij nog te zeggen dat wij... O, de heer Amhaouch heeft nog een opmerking.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij zouden de reizigers terugkomen in het programma Interrail. De Minister zou daarbij ook kijken naar het materieel voor de spoorlijnen naar Duitsland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, daar heeft de heer Amhaouch een punt. Dat nemen we daar ook in mee.

De voorzitter:

Oké. Dat betekent dat aan het actiepunt AirRail het materieel voor het vervoer naar Duitsland wordt toegevoegd. Prima.

Hebben we daarmee alle toezeggingen voldoende besproken? Ik zie iedereen knikken en dan neem ik dat aan. Dan rest mij nog te zeggen dat wij aanstaande donderdag 19 december zullen stemmen over de moties die vandaag zijn ingediend.

Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de vergadering en dat is het moment om te constateren dat wij de nota voldoende besproken hebben. Nogmaals hartelijk dank, mevrouw Kröger, voor het indienen van de nota en de voorbereiding ervan. Dank aan de aanwezige Kamerleden en dank aan de Minister voor aanwezigheid.

Sluiting 14.43 uur.