

9

Quickscan luchthaven in zee

Aan de orde is het **debat** over de **quickscan** luchthaven in zee.

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over de quickscan luchthaven in zee. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en geef de eerste spreker, de heer Thierry Baudet, die dit debat heeft aangevraagd, het woord.



De heer Baudet (FvD):

Mevrouw de voorzitter. Ik ben zo blij dat het gelukt is om hier een debat over te houden, want het is een ontzettend belangrijk onderwerp dat een kernpunt vormt in de agenda, in de visie van Forum voor Democratie: een nieuwe luchthaven in de Noordzee.

Toen de luchtvaart begin twintigste eeuw werd uitgevonden, was dat eigenlijk een van de meest markante revoluties in de menselijke geschiedenis. Eeuwenlang hebben we ervan gedroomd om als vogels over de landen te kunnen zweven. Leonardo da Vinci had het voorzien en Napoleon had zelfs een schema om met luchtballonnen Engeland binnen te vallen. Maar begin twintigste eeuw lukte het ons dan daadwerkelijk om een vliegtuig te ontwikkelen. Nederland loopt voorop in die ontwikkeling, met Anthony Fokker. En vandaag 100 jaar en drie dagen geleden werd de KLM opgericht. Het heeft ons ontzettend veel welvaart gebracht. Het heeft ons geïnspireerd om op een andere manier naar de wereld te kijken, om zelfs de ruimte en de meest nabijgelegen delen van het zonnestelsel te verkennen.

Nu zijn we in een situatie gekomen waarin ons kleine land niet verder kan groeien, niet verder kan meegaan in deze mondiale ontwikkeling waarin de mens geleidelijk aan zich verbindt met anderen en loskomt van de grond, loskomt van de plek waar hij geboren is, en in staat is om andere plekken van de aarde te verkennen, handel te drijven, te reizen, al die zaken die wij zo graag willen doen. We kunnen er niet meer mee verder in Nederland. We zitten aan de max van onze vliegbewegingen. Ons kleine land kan het niet meer aan. We hebben geluidsoverlast en er is gewoon een fysiek ruimtegebrek. De oplossingen waar we dan mee komen — Lelystad, Rotterdam — bieden hoogstens een doekje voor het bloeden. 10.000, 20.000, 25.000 vliegbewegingen per jaar, maar dan ben je er wel. We moeten door. We moeten een manier vinden om mee te gaan in die wereldwijde ontwikkeling naar meer vliegen.

Het is ontzettend belangrijk om te begrijpen dat de oplossingen of de oplossingen waar men nu mee schermt, bijvoorbeeld meer met de trein of dingen iets meer op een andere manier oplossen met andere vormen van kortetermijnvervoer, geen oplossingen bieden voor het issue hier, omdat 70% van alle vliegbewegingen die op Schiphol worden gemaakt primair de hubfunctie dient. Die hubfunctie betekent dat er heel veel mensen zijn die doorvliegen vanaf Schiphol naar een andere plek. Als je dat zou wegnemen, als je dat zou oplossen door enerzijds meer kortetermijnchartervluchten naar kleine luchthavens en anderzijds

treinverbindingen en ten derde die grote continentale vluchten naar grotere luchthavens buiten Nederland, dan verlies je de mogelijkheid om vanaf Schiphol naar andere plekken in de wereld te vliegen met directe vluchten. Je bent dus veel meer tijd kwijt, maar ook wordt het vestigingsklimaat in Nederland ontzettend veel minder aantrekkelijk. Eigenlijk is iedereen het er wel over eens dat juist die hubfunctie, juist het feit dat in een Schiphol in Nederland al die passagiers samenkomen, van Nederland zo'n interessante plek maakt. Dat moeten we dus behouden. Daar is een oplossing voor: een luchthaven in zee.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik ben blij dat de heer Baudet ook enthousiast is over de mogelijkheden van een luchthaven in zee.

De heer Baudet (FvD):

En ik ben blij dat u ook enthousiast bent. Dan zijn we allebei enthousiast.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Zeker. Dit debat komt immers ook door de quickscan die door ons is aangevraagd. Ik zou graag willen weten of de heer Baudet nog mogelijkheden ziet voor de andere vliegvelden in Nederland. Focussen we ons met z'n allen op een luchthaven in zee en gaan alle nationale verbindingen ook richting die luchthaven? Of houden we nog steeds Eindhoven, Lelystad, Groningen en noem maar op?

De heer Baudet (FvD):

Je hoeft niet al die luchthavens helemaal te sluiten, maar ze kunnen wel een stuk kleiner worden. En je kunt heel veel van wat nu vanuit het grondgebied van Nederland vertrekt naar die nieuwe luchthaven in de Noordzee brengen. Dus je gaat niet helemaal naar nul terug, maar je gaat wel een heel stuk reduceren.

De voorzitter:

Gaat u verder. Volgens mij was u bijna klaar. Nou, de heer Graus heeft ook nog een vraag.

De heer Graus (PVV):

Ik weet dat meneer Baudet ook heel erg voor Schiphol is, net als wij, en ook voor werkgelegenheid, hubfunctie; noem allemaal maar op. Maar Schiphol kan groeien tot 800.000 vliegbewegingen zonder heel grote, noemenswaardige investeringen, in ieder geval geen miljarden. In de hoorzitting hebben wij gehoord dat er toch altijd vliegtuigen laag boven het vasteland blijven vliegen. Die overlast blijft er toch. Bovendien zijn de vissermannen, de scheepvaart, Defensie, waar u ook zo'n grote fan van bent — u heeft hier zelfs een keer zowat in een commando-uniform gestaan — daar helemaal niet zo enthousiast over. Bovendien gaat dat heel veel geld kosten. We hebben een rondetafel gehad en toen was het voor mij eigenlijk over. Vanaf dat moment heb ik gezegd: jongens, we moeten ermee kappen. U was ook bij die rondetafel, dus het verbaast mij dat u al die nadelen niet heeft gehoord.

De heer **Baudet** (FvD):

Ik zal op die drie punten ingaan: ten eerste, het aantal vliegbewegingen op Schiphol kan omhoog; ten tweede, de kosten; ten derde, de andere nadelen, bijvoorbeeld wind, zout, dat soort zaken. Ik heb de heer Graus vaker horen zeggen: 800.000, 900.000 vliegbewegingen. Wij hebben er nu ongeveer 500.000. Volgens alle experts die ik heb gesproken en volgens de berekeningen, modellen die ik heb gezien, kun je met Schiphol eventueel maximaal nog doorgroeien naar 600.000 vliegbewegingen en echt niet meer. Ik ben er echt van overtuigd dat dat qua veiligheid en puur capaciteit niet haalbaar is zonder dat je nog verder gaat uitbreiden met een nieuwe baan enzovoorts, en daar is gewoon de ruimte niet voor. Daar heb je al heel veel overlast. Dat wordt alleen nog maar meer. Dus dat is gewoon geen haalbare kaart. Dat is het eerste punt. Gaat u daar nu misschien eerst specifiek op in? Ja.

De **voorzitter**:

Ja. De heer Graus, tweede deel van uw vraag.

De heer **Graus** (PVV):

Bedankt dat u mij dat toestaat. De oud-CEO van Schiphol heeft zelf beweerd dat ze onderzoek hebben gedaan. Zonder die miljardeninvesteringen, wat nu gaat gebeuren — logisch, er moet iets geïnvesteerd worden — konden ze groeien tot 800.000. Dat is door de CEO van Schiphol zelf persoonlijk aan mij verteld. Persoonlijk. Face to face. Dat heb ik echt van de man die er juist alles van moet weten, want hij was een heel ervaren CEO van Schiphol. Maar ik heb het ook gehad over het zout ...

De heer **Baudet** (FvD):

Dat weet ik niet. Daar wil ik wel even iets over zeggen, hoor. Ik kan niet precies ...

De **voorzitter**:

Maar de vraag was nog niet ...

De heer **Baudet** (FvD):

... beoordelen hoe dat gesprek ging, wat jullie op hadden enzovoorts. Maar dat staat haaks op eigenlijk alles wat er verder over dit onderwerp gepubliceerd is, dus dat zou dan ergens zwart-op-wit gepubliceerd moeten worden en gestaafd moeten worden op basis van cijfers. Uit alles wat ik gezien heb blijkt het volgende. Schiphol is een van de allerdrukste luchthavens ter wereld, er is fysiek gewoon geen ruimte om een nieuwe baan aan te leggen én je hebt te maken met ontzettend veel overlast, wat ook de reden is dat we continu ...

De **voorzitter**:

Ja, maar de heer Graus was nog niet klaar.

De heer **Baudet** (FvD):

... aan het vechten zijn over het aantal vliegbewegingen.

De **voorzitter**:

De heer Graus was nog niet klaar met zijn vraag.

De heer **Graus** (PVV):

Een CEO weet echt wel waar hij over praat, want die heeft dat natuurlijk ook allemaal laten onderzoeken en bekijken, maar meneer Baudet noemde zelf al het zout en zo, wat ik zelfs vergeten was in mijn eerste vraag, en de 10% hogere exploitatiekosten en kosten om vliegtuigmotoren te onderhouden, om het zoutwater te spoelen.

De heer **Baudet** (FvD):

Ja, daar kom ik zo op.

De heer **Graus** (PVV):

Van de miljarden die erin geïnvesteerd moeten worden, kunnen we zo veel andere dingen doen, ook bijvoorbeeld voor ouderen. Noem het allemaal maar op.

De heer **Baudet** (FvD):

Ja, nee, precies. Die twee punten wilde ik ook nog beantwoorden. Ik dacht dat u alleen specifiek even op die vliegbewegingen inging.

De **voorzitter**:

Maakt u even uw vraag af, meneer Graus. En dan krijgt u de gelegenheid om daarop te reageren, meneer Baudet. Of was u klaar, meneer Graus?

De heer **Graus** (PVV):

Nee, het verhaal is en blijft dat het kan. Wereldwijd zijn er namelijk luchthavens met minder banen die relatief veel meer vluchten op die banen hebben, want wij hebben natuurlijk gigantisch veel banen. Meneer Baudet heeft een punt als hij zegt dat ze niet allemaal tegelijk gebruikt mogen worden. Dat kan ook niet altijd.

De heer **Baudet** (FvD):

Dat heeft ook met de wind te maken en ...

De heer **Graus** (PVV):

Dat heeft ook heel vaak met milieupaniek te maken. Ik heb dat vaker gevraagd aan deze minister: we kunnen wel van een plus een naar twee plus twee gaan. Daar wordt nu ook al aan gewerkt. Twee plus een, een plus twee of hoe je het allemaal wilt noemen. Wij hebben het gevraagd, en zelfs twee plus twee kan. En je kan in de toekomst nog veel meer van die banen gebruikmaken, want we hebben veel meer banen in relatie tot het aantal vluchten.

De heer **Baudet** (FvD):

Dat klopt, maar dat heeft ook te maken met wind, met omwonenden, met andere zaken, dus ...

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, het wiel is al uitgevonden. Er zijn luchthavens ...

De **voorzitter**:
U mag uw vraag afmaken, anders bent u zo door uw interrupties heen.

De heer **Graus** (PVV):
Zeker, dan stop ik inderdaad. Er zijn natuurlijk gigantische ... Hoeveel interrupties hebben we vanavond?

De **voorzitter**:
We hebben net een afspraak gemaakt en u stond daarbij.

De heer **Baudet** (FvD):
Min twee!

De **voorzitter**:
U was bezig met één vraag, en die mag u afmaken.

De heer **Graus** (PVV):
Als in het buitenland blijkt dat ze met minder banen gerelateerd aan het aantal vluchten veel meer uit die banen halen, moeten wij dat hier toch ook kunnen? Wij denken altijd dat wij iets niet kunnen, wat in het buitenland wel gebeurt. Dat snap ik niet. Dat is typisch Hollandse kneuterigheid.

De heer **Baudet** (FvD):
Dan nog even op dat laatste punt, heel kort.

De **voorzitter**:
Ja, is goed.

De heer **Baudet** (FvD):
Als je bijvoorbeeld inderdaad de vergelijking zou maken met Heathrow, waar ze twee parallelle banen hebben en dat soort zaken allemaal: dat is echt een andere situatie in termen van wind, andere weersomstandigheden en omwonenden. Het heeft met zo veel zaken te maken. Totdat er een gedegen betoog komt waarin inderdaad al deze zaken meegenomen worden, dat haaks staat op alles wat tot nu toe hierover is gepubliceerd, misschien geschreven door deze CEO van u, en daadwerkelijk becommentarieerd enzovoorts, tot die tijd ga ik gewoon uit van wat nu overigens al jaren de standaardlezing is over de capaciteit van Schiphol, namelijk dat we daar aan onze max zitten. Dat is een punt, maar voordat ik op de andere punten inga: inderdaad, when the facts change, my opinion changes too.

De heer **Graus** (PVV):
Ik maak waarschijnlijk meteen mijn laatste interruptie op ...

De **voorzitter**:
Nee, u heeft er nog twee.

De heer **Graus** (PVV):
Gelukkig. Waar het om gaat: uit de hoorzitting bleek toch — en dat weet toch ieder mens — dat er op zee nog veel meer last is ...

De heer **Baudet** (FvD):
Ja, die punten heb ik gehoord, en daar ga ik ook nog op in. Alleen, dat staat los van die vliegbewegingen.

De **voorzitter**:
Meneer Baudet, ...

De heer **Baudet** (FvD):
Mevrouw Arib, ...

De **voorzitter**:
... wilt u heel even wachten.

De heer **Graus** (PVV):
Het lijkt net een tupperwareavond hier, want iedereen zit door elkaar heen te praten.

De **voorzitter**:
Dat is al de hele dag zo.

De heer **Baudet** (FvD):
Valt wel mee, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Maar ik heb een schurfthekel aan tupperwareavonden, terwijl het goede producten zijn.

De heer **Baudet** (FvD):
Wij noteren: de heer Graus heeft een schurfthekel aan tupperwareavonden. Ik ga alleen in op de bezwaren over de zee.

De heer **Graus** (PVV):
Meneer Baudet, laat me nou ... Nu even serieus. Er werd toch heel duidelijk gezegd — en u weet dat ook, u bent toch een intelligente man ...

De heer **Baudet** (FvD):
Ik ga ook nog reageren.

De heer **Graus** (PVV):
Op zee is het toch nog veel erger als het gaat om de invloeden van wind én van zout. Dat werd toch allemaal gezegd?

De heer **Baudet** (FvD):
Ik ga er ook nog op in.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb gewoon heel veel nadelen gehoord. Daar ben ik erg van geschrokken, waardoor ik denk: jongens, dat moeten we gewoon niet gaan doen.

De heer **Baudet** (FvD):
Dat waren de andere twee vragen van de heer Graus waar ik nog op moet antwoorden.

De **voorzitter**:
Nee!

De heer **Baudet** (FvD):
Jawel, want hij had drie punten, en toen mocht hij op dat ene punt dat ik beantwoordde, nog een subinterruptie maken. Dus twee dingen: het ging over de kosten en over de omstandigheden zoals zout en wind. Wat het tweede punt, bijvoorbeeld de wind, betreft: wij hebben gehoord dat de meneer van de KLM met meetkaarten kwam; die hebben wij nagetrokken. Dat meetstation Hoorn-A ligt 40 kilometer uit de kust op een plek bij Den Helder waar het op geen enkele manier een serieuze optie zou zijn om een nieuwe luchthaven te bouwen. Dus daar heeft hij zich ernstig in vergist. De meetresultaten waar ik mee kwam bij die hoorzitting, namelijk van het KNMI, houden gewoon stand op de plek waar men nu over spreekt om een luchthaven te gaan bouwen. 10 kilometer uit de kust heb je dus 10% tot maximaal 20% meer wind, en dat is dus veel minder significant en veel minder ingrijpend dan werd voorgesteld. Dat heeft ook effecten op de zoutimpact: als je veel minder wind hebt, is het ook minder zout.

Dan maak ik ook nog even de vraag van de heer Graus over de kosten af. Wij spreken nu over tussen de 33 miljard en 45 miljard aan totale kosten voor het bouwen van deze luchthaven in zee. Er wordt gesproken over een opbrengst van ongeveer 15 miljard van de grond rondom Schiphol. Die kunnen we dan gebruiken voor recreatie, bossen, verhoging van onze geweldige veestapel, voor boerenland en voor woningbouw. Dus dan blijft give or take 20 tot 25 miljard aan kosten over. Dat is twee keer wat wij komend jaar gaan uitgeven aan subsidies voor biomassa.

De heer **Paternotte** (D66):
Ik hoorde net van de heer Baudet dat wat de KLM heeft beweerd over de windkracht op de Noordzee weerlegd is door het KNMI. Mijn vraag is dus: kunnen wij met elkaar vaststellen dat het KNMI een wetenschappelijke autoriteit is, die je kunt aanhalen in het debat om argumenten te weerleggen?

De heer **Baudet** (FvD):
Ja, dit is natuurlijk weer zo'n vraag. Bij mensen van D66 zie ik vaker dat ze heel erg op zoek zijn naar vaste autoriteiten die ze altijd, in elke omstandigheid, geloven en volgen. Daar ben ik het niet mee eens. Het KNMI heeft een enorme uitglijer gemaakt met het aanpassen van die hittegolfresulta-

ten. Ik wacht overigens nog op een antwoord van de staatssecretaris op dit punt. Ze heeft mij toegezegd dat ik dat binnen twee weken zou krijgen. Het is goed dat u mij daaraan herinnert, want dan gaan we daar weer eens even een memo over sturen. Maar het KNMI heeft gewoon zitten sjoemelen met de meetresultaten van hittegolven om een grafiek te creëren waaruit dan zou moeten blijken dat het nu veel warmer is dan vroeger. Die resultaten, die uit een rekenmodel zijn gekomen over de gemiddelde temperatuur, neem ik niet serieus. Die bekritiseer ik. Die zijn volgens mij foutief. Daar moet een rectificatie van komen. Iets anders zijn de pure, blote data van de windmeetstations. Op dat punt zeg ik: ik zie geen reden om aan die pure, blote metingen van de meetstations buiten de kust te gaan twijfelen. Dat is namelijk ook echt iets anders dan wat ze met de hittegolven hebben gedaan.

De **voorzitter**:
Ik wil echt dat wij bij het onderwerp blijven. Ik begrijp wel dat u het KNMI noemt naar aanleiding van uw inbreng, maar probeert u het toch over de quickscan luchthaven in zee te hebben.

De heer **Paternotte** (D66):
Heel goed, voorzitter. Dan heb ik nog maar één vraag. Het KNMI heeft die hittegolfresultaten aangepast omdat de meetapparatuur op een plek stond die sneller opwarmde.

De heer **Baudet** (FvD):
Ja, maar dat rechtvaardigt niet ...

De **voorzitter**:
Wacht even, meneer Baudet.

De heer **Baudet** (FvD):
Dat is niet significant. Dat is echt precies waar het onderwerp over gaat.

De **voorzitter**:
De heer Paternotte is nog niet klaar.

De heer **Paternotte** (D66):
Laat ik mijn vraag stellen. Ik ben het met u eens dat een windmeting van het KNMI op een plek waar die luchthaven zou kunnen komen, relevanter is dan een meting op een plek waar de luchthaven sowieso nooit gaat komen, omdat die op geen enkele manier een serieuze plek daarvoor is. Maar bent u het dan met mij eens dat de wetenschappers bij het RIVM of het KNMI, zonder dat je het altijd met hen eens hoeft te zijn, autoriteiten zijn, die gegevens verzamelen die je kan gebruiken om in debatten je argumenten te ondersteunen?

De heer **Baudet** (FvD):
Je kunt die gegevens gebruiken om argumenten te ondersteunen, maar je kunt ze ook bekritisieren. Het kan ook soms zijn dat zij met dingen komen die niet kloppen. Dat is nou juist het aardige aan het wetenschappelijke of het politieke

debat zoals dat in onze landen tot ontwikkeling is gekomen in de Westerse wereld. Je kunt hier autoriteiten bekritisieren, anders dan in de wereld van de islam bijvoorbeeld, waar alles een absolute autoriteit heeft en waar wetenschap ook niet of nauwelijks tot ontwikkeling is gekomen. Bij ons gebeurde dat wel, juist omdat we altijd dingen bekritisieren.

De voorzitter:
Dank u wel.

De heer **Baudet** (FvD):
Dat brengt mij misschien ook tot ...

De voorzitter:
Uw laatste zin.

De heer **Baudet** (FvD):
... mijn slotwoord. Want de bezwaren gaan dus niet op en de noodzaak tot uitbreiding is evident.

Er is nog een ander punt dat ik toch wil noemen en dat is dat wij als natie en als land geweldige, ongelofelijke dingen hebben bereikt, juist ook door die wetenschappelijke, kritische houding, maar ook door een bepaald soort durf, een bepaalde gemeenschappelijke drive. De Deltawerken, enorme uitbreidingen, de Flevopolder, de Afsluitdijk: je kunt nog talloze andere zaken noemen. Dit kan volgens mij een nieuw project worden dat in grandeur niet onderdoet voor wat wij in het verleden hebben bereikt. Het kan dus ook een enorm maatschappelijk effect hebben. Het kan zelfs de integratieproblematiek bij wijze van spreken enorm helpen, omdat wij weer met z'n allen als Nederland iets bereiken, iets waar we trots op kunnen zijn, iets waarmee we ook letterlijk voorbij onze horizons reiken, want voorbij de kustlijn, voorbij de horizon, ligt daar dan de kroon op de Nederlandse technologische ontwikkeling, de kroon op onze samenleving: die nieuwe luchthaven in zee, die ons verbindt met iedereen en die onze economie en maatschappij verder tot bloei brengt.

Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel, meneer Baudet. De heer Van Raan heeft nog een interruptie.

De heer **Baudet** (FvD):
Ik dacht al.

De voorzitter:
Hij wachtte gewoon totdat u klaar was. Zo hoort het ook.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Over de wetenschap komen we nog te spreken. Dat doen we graag en vaak.

De heer **Baudet** (FvD):
Dat doen wij hier wekelijks.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Helaas kunnen we hier geen gelegenheid daarvoor creëren, begrijp ik van de voorzitter.

De voorzitter:
Nee.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat doen we dus ook niet. Maar ik wil wel iets vragen aan de heer Baudet, die een mooi vergezicht schetst. We moeten op basis van de reactie van de minister ook vaststellen dat we wel het grootste natuurgebied van Nederland gaan aantasten met deze aanleg en dat de luchtvaart, die volgens u moet groeien, heftig inzet op biobrandstoffen, voor een deel gebaseerd op biomassa. Het aantasten van de natuur op een hele grootschalige manier en het gebruiken van biomassa voor biobrandstof zijn twee onderwerpen waarbij uw partij vaak zij aan zij staat met de Partij voor de Dieren, maar daar lijkt u nu afstand van te doen. Klopt dat?

De heer **Baudet** (FvD):
Twee dingen. Bij de veronderstelde aantasting van de natuur gaat het onder andere om de visstand en om vogels. Ik heb in de quickscan gelezen, en ook gehoord van experts daaromheen en andere mensen, dat dat weliswaar een aantasting is in de zin van een verandering, maar dat er hele goede manieren zijn om die visroutes wat anders te laten lopen en om vogels te waarschuwen enzovoorts. Bovendien is dat niets vergeleken met de massamoord die die afschuwelijke windturbines op hun geweten hebben die we nu overal in de Noordzee plaatsen. Die zijn niet alleen vreselijk wreed voor die arme vogels die in die wieden terecht komen, maar ook nog eens een keer uiterst horizonvervuilend. Ik ben daar dus niet van onder de indruk.

Wat betreft het biomassapunt: ik ben daar dus ook geen voorstander van. Ik ben voorstander van kerosinegebruik. Ik vind dat een prachtig product en ik denk dat we daar gewoon mee door kunnen gaan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Telt dit als mijn tweede interruptie?

De voorzitter:
Ja, hoor.

De heer **Baudet** (FvD):
Nee, dit is 1a.

De voorzitter:
Nee! Dit is uw tweede vraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan stel ik alleen maar vast ...

De voorzitter:
Dat telt ook mee.

De heer Van Raan (PvdD):
Dat is prima. Dan stel ik wel vast dat de heer Baudet in die droomwereld, dat niemandsland van wensdenken, in het verleden of in de toekomst — dat is altijd een beetje onduidelijk — wel de afruil maakt voor natuur en toch ook impliciet kiest voor biomassa om biobrandstoffen te maken. Dat mag, maar dat moeten we wel vaststellen.

De heer Baudet (FvD):
Nee, dat is niet waar. Hoezo dan? Hoe komt u daarbij?

De voorzitter:
Nee.

De heer Baudet (FvD):
Nee, dat is niet waar.

De voorzitter:
U mag erop reageren.

De heer Baudet (FvD):
Wij creëren juist een nieuw natuurgebied, omdat Schiphol niet in Nederland ligt. We maken nieuw land. We creëren dus nieuwe ruimte. Dat van die vogels is echt schromelijk overdreven. Je kunt dat heel makkelijk ondervangen. En vissen kun je door het aanleggen van een geul een andere kant op leiden. Dat is allemaal al helemaal dicht. En die biobrandstof is nergens voor nodig, want er is zeer veel olie en zeer veel kerosine voorhanden. Er is helemaal geen noodzaak toe.

De heer Stoffer (SGP):
Ik hoorde de heer Baudet zojuist over die vreselijke windmolen ...

De heer Baudet (FvD):
Windturbines.

De heer Stoffer (SGP):
... turbines op zee. Ja, windturbines op zee, precies. Dat vind ik eigenlijk ook. Hoe kijkt hij ertegen aan om bijvoorbeeld zo'n vliegveld op zee te combineren met dynamic tidal power? Nu zult u misschien zeggen: wat is dat? Dat is gewoon een waterkrachtcentrale. Dus dat gecombineerd met zo'n vliegveld. Ik ben eigenlijk benieuwd wat hij daarvan vindt. Ter vervanging van die ... "windturbines", zoals u ze toch noemde?

De heer Baudet (FvD):
Meneer Stoffer, als u dat waterkracht ding voor uw rekening neemt en wij de luchthaven doen, dan komen we er wel uit, denk ik.

De heer Stoffer (SGP):
Dit is natuurlijk geen antwoord op mijn vraag. Maar u bent er eigenlijk wel voor, begrijp ik. Of niet?

De heer Baudet (FvD):
Ik zou de cijfers moeten zien. Ik zie op geen enkele wijze een of andere reden om af te stappen van het gebruik van fossiele brandstoffen. Nul. Ik geloof helemaal niets van een klimaatcrisis. Ik geloof ook niet dat de mens überhaupt heel veel invloed op het klimaat heeft. Ik geloof ook niet dat die zogenaamd fossiele brandstoffen op aan het raken zijn. Ik geloof gewoon helemaal niets van dat hele verhaal. Ik zie dus geen enkele reden om met allemaal alternatieve dingen te komen. Ik ben overigens wel een voorstander van thorium, kernenergie en dat soort zaken allemaal. Als er een winstgevend, rendabel, project is voor een waterkrachtcentrale, dan is dat natuurlijk prima, maar niet vanuit het oogpunt van duurzaamheid of transitie.

De heer Stoffer (SGP):
De complotten die meneer Baudet mij ongeveer in de schoenen schuift van dat er ...

De heer Baudet (FvD):
Nee, niks. Ik zeg gewoon dat ik het kostenplaatje wil zien.

De heer Stoffer (SGP):
Ik stelde een technische vraag. Maar volgens mij zijn we het over de techniek wel eens. Dank u.

De heer Baudet (FvD):
Ik zou het kostenplaatje moeten zien. Maar dat is niet een additionele reden om wel of niet een luchthaven in zee te maken. Het kan een bijkomend voordeel zijn als het inderdaad rendeert. Ik heb daar nog geen berekeningen van gezien. We kunnen het meenemen. In de tweede termijn ga ik een motie indienen, gewoon om de minister te vragen om in ieder geval deze ontwikkeling mee te nemen in het traject voor de komende tijd. Laten we gewoon een no-regretscenario ingaan en gewoon starten met het onderzoek en dan kijken waar we uitkomen. Ook tegenstanders kunnen daar volgens mij mee instemmen. En dan kunnen we eventueel ook kijken naar waterkracht of andere dingen die daar wel of niet bij komen kijken. Dan kunnen we ook de vissen en de vogels meenemen. En wat misschien ook heel mooi en geweldig voor het land is — dat zou mijn tweede motie zijn — is een moratorium op nieuwe plaatsing van windturbines, want we moeten ruimte overhouden voor die prachtige luchthaven straks.

Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Ik geef nu het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.



Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Ik bedank de minister voor het uitvoeren van onze motie over een quickscan. Maar nu: de vlucht vooruit. Nu visie hebben, niet meer dralen, een luchthaven in zee met prachtige snelle treinverbindingen vanuit elke provincie in Nederland. Alle kansen op realisatie daarvan moeten nu gepakt worden, nu Schiphol tegen zijn grenzen aanloopt. Het investeringsfonds zou een mooie impuls kunnen geven aan zo'n prestigieus project. Daarom moet wat ons betreft de minister vandaag opdracht krijgen om dit traject verder te starten en een onderzoek uit te voeren naar hoe het te realiseren. "Wij kunnen dit!" Dat zou de mantra moeten zijn. Want denk je eens in: een luchthaven én schonere lucht, luchtvaart én minder geluidsoverlast, luchtvaart én minder ultrafijnstof. Het verplaatsen van onze nationale luchthaven naar één plek in zee, met een hoogwaardige aan- en afvoer via openbaar vervoer, biedt zo veel kansen. De grootste overlast en vervuiling is dan boven de zee. De schade voor mensen wordt daardoor beperkt. Het is een illusie dat we minder zullen gaan vliegen. De vrijgekomen ruimte biedt prachtige kansen voor woningbouw, recreatie en, ook niet te vergeten, de natuur. Daar komt dan ook ruimte voor, in de Randstad, die steeds maar voller wordt. Het is een grote kans om dit gebied leefbaarder te maken. Het biedt ook perspectieven voor de rest van het land, want inderdaad, we moeten het niet alleen over een luchthaven in zee hebben. Wat ons betreft gaat het ook om snelle treinverbindingen vanuit alle windstreken van ons land naar de luchthaven, maar ook naar steden als Brussel, Frankfurt en Berlijn. Een snelle verbinding met de Randstad opent kansen om daar te werken maar in een landelijke omgeving te blijven wonen. Kan de minister hierop reflecteren?

Daarnaast bestaat er met een luchthaven in zee ook de mogelijkheid om andere vliegvelden in Nederland te ontlasten, want de Nederlandse vliegrevier is verwend, met een nationale luchthaven die vaak binnen een halfuurtje vanuit de hoofdstad te bereiken is, met meerdere lokale luchthavens en ook nog luchthavens vlak over de grens, met vluchten van €19 naar Malaga, Valencia en Edinburgh. Zelfs in Londen en Parijs liggen de grote luchthavens een eind buiten de stad, maar wel met goede verbindingen: trein, metro, lightrail. Het kan dus geen probleem zijn om dat ook in Nederland te doen.

Wat ons betreft moeten we doorpakken en visie tonen. Start op korte termijn een nader onderzoek naar dit project en spreek commitment uit. Het moet ook komen te staan in de Luchtvaartnota 2020. Wil de minister dit toezeggen? Volgens de Vereniging van Waterbouwers kan dit project in vijftien jaar gerealiseerd worden. Gaat de minister dit dan ook voortvarend aanpakken?

Natuurlijk moeten we alle kansen pakken om zaken duurzamer te maken, zoals het toepassen van elektrisch taxiën als standaardprocedure. Natuurlijk moeten we gaan voor synthetische kerosine. We moeten ook kijken naar een ticket- of vliegbelasting, zowel nationaal als Europees. En ja, de wereld zal er tegen die tijd zeker anders uitzien. En nee, niemand kan werkelijk in de toekomst kijken. Maar wij hopen dat omwonenden er mee zouden kunnen leven dat Schiphol beperkt uitbreidt gedurende deze periode, want het einde is dan in zicht. De minister moet daar dan wel voor willen gaan.

Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Wat ons betreft is de groei van Schiphol nu al passé — dat gaat niet meer groeien — maar daar gaat mijn vraag niet over. Ik hoor mevrouw Van Brenk zeggen dat we in het gebied van Schiphol dat vrijkomt woningen kunnen bouwen, kunnen recreëren en dat daar natuur kan komen. Mevrouw Van Brenk is blijkbaar al zover dat ze een groot stuk natuur, de Noordzee, wil aantasten om dit te realiseren. Is het voor 50PLUS ook belangrijk wat een luchthaven in zee doet met het leven in zee en met opwekking van duurzame energie op zee? Of is dat allemaal secundair en gaat een luchthaven op zee voor alles, bijvoorbeeld voor het leven in zee?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij maken inderdaad een afweging. Wat ons betreft maken we ons veel meer zorgen over wat ultrafijnstof doet; we krijgen een uitslag van het RIVM over wat al die vliegbewegingen hier doen met mensen. Wij willen die graag verplaatsen naar een plek waar ze minder schadelijk zijn voor mensen.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp heel goed dat mevrouw Van Brenk zich zorgen maakt over de uitstoot van ultrafijnstof en de gezondheidsgevolgen daarvan. Dat doet de SP ook. Tegelijkertijd hoor ik mevrouw Van Brenk zeggen dat ze nog voor groei van Schiphol is. We weten allebei dat het minimaal vijftien tot twintig jaar gaat duren om dit project te realiseren; stel dat het ooit zover komt. Dat kan ik niet rijmen met elkaar. Als mevrouw Van Brenk zich zorgen maakt over ultrafijnstof, dan zou ze hier met mij ervoor moeten pleiten dat Schiphol niet verder kan groeien en dat de uitstoot van ultrafijnstof niet mag groeien vanaf nu. Los van deze discussie moeten we dan kijken of een luchthaven op zee haalbaar is. Maar ik hoor dat 50PLUS het mengt. Dat begrijp ik niet zo heel goed.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Wij hebben gezegd dat beperkte groei eventueel mogelijk is, maar dat er maar één prioriteit is: de veiligheid. Zolang de OVV zegt dat het niet veilig is om uit te breiden, kan het ook niet. Maar ik heb ook goed geluisterd naar de KLM, die zegt: wij kunnen toch niet tot 2050 helemaal niet uitbreiden? Datzelfde zegt Schiphol. Wat ons betreft zou het alleen kunnen als het veilig is. Als dat over tien jaar het geval zou zijn, omdat er ook een uitruil is, en er op dat moment nog niet zo'n vliegveld is, dan is dat voor ons bespreekbaar. Ik hoop dat de omwonenden dat kunnen accepteren, omdat zij zien dat er een einde komt aan die ellende. Straks zal die geluidsoverlast weg zijn, omdat het naar Schiphol in zee is gegaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar dan is er voor andere mensen, bijvoorbeeld in de IJmondregio, weer nieuwe geluidsoverlast. Mevrouw Van Brenk schetst een beeld waarbij mensen rond diverse vliegvelden ontlast worden. Zegt zij daarmee eigenlijk dat, als Schiphol op zee er komt, zowel Schiphol als alle regio-

nale vliegvelden sluiten en het geheel zich naar zee verplaatst?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voor ons is dat zeker niet uitgesloten. Maar dan zit er wel een andere voorwaarde aan vast. Wij moeten dan van alle uithoeken van het land op een hele simpele en eenvoudige manier naar dat vliegveld in zee kunnen komen. Dat moet wat ons betreft het uitgangspunt zijn. Als je vindt dat de omwonenden gevaar lopen door al die uitstoot van vliegtuigen, dan zou dat een mooie oplossing zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is het een harde randvoorwaarde die 50PLUS aan de minister meegeeft? Moeten echt alle vliegvelden in Nederland sluiten en moet alles zich naar zee verplaatsen? Of hou je toch de overlast door heel Nederland en komt er additioneel nog extra overlast voor mensen in de IJmondregio bij?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nee, wat ons betreft moet het, omdat we naar zee gaan, overal in Nederland echt gaan afnemen. Misschien kan de minister een combi maken. We hopen dat dat meegenomen gaat worden in dat onderzoek naar die treinverbindingen. Wat ons betreft zou dat dan een-op-een gekoppeld kunnen gaan worden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik hoor mevrouw Van Brenk zeggen dat Schiphol gedurende de onderzoeks- en de bouwperiode nog een beetje kan groeien. We weten uit de quickscan dat de businesscase voor Schiphol in zee ongeveer een miljoen starts en landingen behelst. Dus mevrouw Van Brenk schetst eigenlijk een groei van de luchtvaart. Als je de geleerden gelooft, is dat ontzetten egoïstisch ten opzichte van komende generaties. De luchtvaart moet eigenlijk krimpen. Zou mevrouw Van Brenk zich nog eens achter de oren willen krabben en willen meegaan met de Partij voor de Dieren in het standpunt dat de luchtvaart moet krimpen, zodat dat hele eiland in zee niet nodig is? Dan kan de gekrompen luchtvaart gewoon op Schiphol geacommodeerd worden. Is dat niet een veel beter en mooier scenario dan dat egoïstische standpunt dat de luchtvaart kan groeien? Dat kan gewoon helemaal niet.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Nee, wij geloven niet in krimp van de luchtvaart. Wij denken eerder dat die zal toenemen. Ik heb al gezegd dat we geen glazen bol hebben. Wat het egoïstische betreft, verwijs ik naar het onderzoekje waaruit blijkt dat de mensen die op 50PLUS gestemd hebben, het allerminste vliegen. De jeugd vliegt heel vaak, maar ik wil mensen wat dit betreft niet beperken. Ik geloof in synthetische kerosine. Daarmee kunnen we een ontzettend grote slag maken. Ik hoop dat we die stappen gaan maken.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank je wel, voorzitter. De quickscan die de minister heeft laten uitvoeren en ook de hoorzitting van vorige week hebben goed in beeld gebracht wat wij op dit moment wel en niet weten over een mogelijke luchthaven op zee: vergezichten van een luchthaven uit de kust en een landzijdige afwikkeling van passagiers, bagage en vracht. Met de vrijgekomen ruimte op de plek waar Schiphol nu ligt, kunnen we een deel van de woningnood gaan oplossen. Dat klinkt goed, zou je zeggen. Maar wat vooral is gebleken, is dat we een hoop nog niet weten. Zoals gezegd hebben we het over een vergezicht. De SP vraagt zich af of we überhaupt aan een nieuw vliegveld moeten denken en beginnen als we niet kunnen inschatten hoe het straks over pakweg vijftien tot vijftientig jaar staat met de luchtvaart. Heeft een enorme investering van 40 tot 60 miljard zin als we tegen die tijd wellicht heel anders aankijken tegen de luchtvaart en de mobiliteit als geheel? Hoe ziet de minister dit?

Voorzitter. Als de huidige locatie van Schiphol bijvoorbeeld gebruikt gaat worden voor woningbouw, moet dat natuurlijk wel op schone grond gebeuren. En na bijna 100 jaar luchtvaart op dat kleine stukje land is het niet de vraag of maar hoe vervuild de grond daar is. Kan de minister hierop reageren en kan de minister inschatten hoeveel het zou kunnen kosten om het huidige Schiphol te ontmantelen, te reinigen en bouwklaar te maken? De eventuele opbrengsten van de verkoop van Schiphol Stad wordt vaak genoemd als argument dat een luchthaven in zee zichzelf deels zal bekostigen. Maar blijft er nog wel wat geld over als we heel Schiphol moeten afgraven en reinigen?

Voorzitter. Waar in de gesprekken over een luchthaven op zee volop gesproken wordt over de positieve effecten die dat bijvoorbeeld zou hebben op de nachtrust, het verminderen van geluidsoverlast en onze gezondheid, vergeten veel partijen, vaak dezelfde partijen, deze belangrijke punten te noemen als het gaat om de uitbreiding van Lelystad Airport. Er wordt alleen maar gesproken over de economische voordelen, ondanks de laagvliegroutes en de natuur die we aantasten. Is dat niet opportunistisch en hypocriet? Is de minister het met mij eens dat we mens, klimaat, natuur, dieren en milieu altijd voorop moeten stellen en dat uitbreiding van Lelystad Airport daarom gewoon een heel slecht idee is?

Voorzitter. We voeren vanavond een debat over een mogelijke richting van Schiphol in de toekomst, maar we weten ook dat de luchtvaart haar grenzen vandaag al heeft bereikt en zelfs heeft overschreden. Enorme geluidsoverlast, uitstoot van bijvoorbeeld CO₂ en ultrafijnstof, onder en boven 900 meter, de gevolgen daarvan voor klimaat en gezondheid, de veiligheid op en rond Schiphol: allemaal problemen waar we vandaag oplossingen voor moeten bedenken. Als ik dan hoor dat een luchthaven op zee rendabel kan zijn met een verdubbeling naar 1 miljoen vliegbewegingen, gaan bij mij de seinen op rood, niet per se omdat ik socialist ben, maar omdat dat wat ons betreft alle grenzen te buiten gaat. Wij kiezen voor het schrappen van kortereafstandsvluchten, meer internationale spoorverbindingen en een eerlijke prijs voor vliegen. Liever gisteren dan vandaag!

Een onderzoek naar een luchthaven op zee kan wat betreft de SP alleen plaatsvinden als mens, klimaat, natuur, milieu, het leven in zee en het opwekken van duurzame energie

minimaal op gelijke voet staan met de economie en de zogenaamde concurrentiepositie van Nederland. Een luchthaven op zee misbruiken om de groeiagenda van de luchtvaartsector door te drukken zullen wij niet accepteren. En dat zou, hoop ik, voor alle partijen in de Kamer moeten gelden.

We zitten in een transitie naar nieuwe energie en naar een nieuwe economie. De luchtvaart zal daaraan veel meer moeten bijdragen dan ze nu van plan is te doen en daar past wat ons betreft groei niet in. Een onderzoek met al die aspecten is wat ons betreft wenselijk, omdat die eerdere onderzoeken nooit zijn afgemaakt, maar niet om de groeiagenda van de sector te dienen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan geef ik nu ... O, de heer Amhaouch heeft een vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik kan een heel eind met het verhaal van de heer Laçin meegaan.

De heer Laçin (SP):

Dat is voor het eerst.

De heer Amhaouch (CDA):

Hij zegt dat er aantal voorwaarden rond natuur en milieu meegenomen moeten worden in het onderzoek. Hij zou dan mogelijk met een onderzoek kunnen instemmen. Maar hij wil absoluut geen groei. De huidige 500.000 op Schiphol zijn dus een keiharde randvoorwaarde voor een nieuwe luchthaven op zee. Heb ik u zo goed beluisterd?

De heer Laçin (SP):

Ja, want wij pleiten niet voor groei van de luchtvaart. Dat doen we nu niet, dat zullen we morgen niet doen en dat zullen we in de toekomst niet doen. Daarom benoem ik dat ook heel expliciet. Het onderzoek naar een luchthaven op zee, dat al tien of vijftien jaar geleden is begonnen, is door de crisis en het ontbreken van geld nooit afgemaakt. Wij vinden het goed idee om dat onderzoek te updaten en af te maken, maar dan wel met al die elementen die ik noemde en niet om de groei van de luchtvaartsector te faciliteren.

De heer Amhaouch (CDA):

Nogmaals, om een misverstand te voorkomen: een keiharde randvoorwaarde is 500.000 max.

De heer Laçin (SP):

Geen groei is inderdaad een keiharde randvoorwaarde.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Vanavond spreken we over een luchthaven op een stuk land dat wij als volk van waterbouwers hebben gebouwd in zee. Een droom van velen. Een jarenlang project met vele hordes en uitdagingen. Ik kijk uit naar het moment dat ik voor het eerst zelf mag opstijgen naar een mooie vakantiebestemming. Maar goed, voorzitter, we hebben genoeg gezegd over Lelystad Airport. Dit debat gaat over een vliegveld in een andere zee. Niet de Zuiderzee, maar de Noordzee. Voor sommigen is dat het ei van Columbus, of laat ik zeggen: het eiland van Columbus.

Er zijn twee belangrijke argumenten die ik vaak hoor. Een. Klachten van omwonenden zouden verminderd kunnen worden. Twee. Er komt meer plek voor woningen. Echter, Schiphol in zee wordt door sommige politieke partijen gebruikt als argument om de luchthaven voor vele jaren op slot te houden en dat accepteert de VVD niet.

De VVD ziet best voordelen van verplaatsing, maar ook veel nadelen. Als ik het rapport afpel, vraag ik me eigenlijk af voor welk probleem dit nu eigenlijk een oplossing is. Dat is de vraag die wij vanavond moeten beantwoorden: waar zitten de haken en ogen? Hoewel het misschien technisch haalbaar is, zitten er aan die luchthaven in zee veel meer nadelen dan voordelen.

Voorzitter. We hebben in Nederland de afgelopen 100 jaar samen een prachtige luchthaven opgebouwd. Een nieuw vliegveld in zee lost de overlast en de zorgen over overlast niet op. Met het huidige Schiphol hebben we goud in handen. Ervan uitgaande dat Schiphol op zee pas in 2040 of 2050 klaar kan zijn, betekent dit dat Schiphol voor nu op slot gaat en investeren dus niet meer loont. Dat is niet acceptabel. De luchthaven zal zijn relevantie als intercontinentale hub snel verliezen met als gevolg: banenverlies en verbindingen op de tocht.

De heer Baudet (FvD):

Ik hoorde de vraag: voor welk probleem is dit een oplossing? Dat is heel simpel. Het probleem is dat wij moeten blijven groeien. Wij moeten naar 1 miljoen, 1,2 miljoen, 1,5 miljoen vliegbewegingen per jaar. We moeten gewoon groeien en dat kan niet met het huidige Schiphol. Dat kan ook niet met de regionale luchthavens erbij. Het kan gewoon niet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is niet waar. Schiphol kan zeker groeien. Op korte termijn naar 540.000. In verband met veiligheid zit daar een restrictie. Maar op langere termijn meer. Als u de quickscan hebt gelezen, ziet u die getallen.

De heer Baudet (FvD):

Daar staat dus dat het 730.000 maximaal, maximaal, maximaal is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De getallen die de heer Baudet net noemde in zijn introductie, een miljoen of meer, dat is niet wat wij voorstaan. Er is voldoende groei ruimte op Schiphol. Ik pleit ervoor dat we

Schiphol houden zoals het is en dat we verder verduurzamen. Ik pleit ervoor dat we daar verder in investeren.

Als ik mijn verhaal verder afmaak, kom ik op een aantal nadelen die u ook had kunnen lezen. Ik neem aan dat u het ook allemaal gelezen heeft. Eigenlijk is er maar één conclusie. Die is onvermijdelijk dat dit geen goed idee is.

De heer **Baudet** (FvD):

Dat vliegen afvangen is zo vermoeiend: dat had u ook kunnen lezen. Volgens mij is het heel simpel. De groei is beperkt, zeer beperkt, op Schiphol. Je kunt dat niet onderwerpen met chartervluchten vanaf regionale luchthavens of met treinverkeer, omdat het juist gaat om die hubfunctie, om die grote, intercontinentale vluchten. Dat is een. Twee. Het gaat niet alleen om woningbouw en woningen. Het gaat ook om leefomgeving en ruimte. Nederland is een ontzettend vol land, juist dat stukje waar Schiphol zit. Dat is het knooppunt van zo'n beetje alles. Als je daar ruimte kan creëren ... Dat gaat helemaal niet om één huis, we bouwen voor de precieze behoefte aan huizen. Het gaat erom dat Nederland heel erg krap aan het worden is.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Baudet** (FvD):

Als je dan ruimte kan creëren, is dat natuurlijk geweldig. Dat is geen vraag, maar een reactie op de wat blasé manier van reageren op mij. Dat wilde ik toch even rechtzetten.

De **voorzitter**:
Dat heeft u gedaan.

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

Dank u wel. Wat ik deel met de heer Baudet is dat een hubfunctie belangrijk is en dat we die koesteren. Ik denk dat we dat delen. Ik heb in uw bijdrage een Engelse term gehoord "facts change, my opinion changes too". Ik ga u zo wat feiten geven. Ik hoop dat u goed luistert, dan kunt u ook uw mening bijstellen.

De heer **Baudet** (FvD):
Ik ga heel goed luisteren!

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

Het eerste dan. Het project zou circa 40 miljard kosten. Uit ervaring weten we dat dergelijke grote projecten vaak meer kosten en zeker langer duren. Er zijn voorbeelden genoemd van een brug tussen Zweden en Denemarken: 27 jaar. De Noord/Zuidlijn heeft ongeveer 30 jaar geduurd. Het zijn allemaal projecten die uit de klauwen liepen. Als er dan zo meteen geld uit een investeringsfonds zou komen, dan zijn er volgens mij veel betere infra-investeringen denkbaar.

Niet alleen financieel, maar ook ecologisch stuit het voorstel op verschillende problemen. Het aanleggen van een groot eiland op zee levert een enorme verstoring op van de aanwezige natuurwaarden. Maar denk ook aan de kwetsbaar-

heid van de duinen, het veiligheidsrisico, de stabiliteit van de kust, de waterkwaliteit en de horizonvervuiling voor kustgemeenten. De windrichting, het aanvliegen, het opstijgen, de verbinding met het vasteland — dat laatste is nog nooit zo gedaan — leveren echt uitdagingen op. Maar heel praktisch wordt het als het gaat om zout: vliegtuigen houden daar niet van en moeten iedere keer door de wasstraat. Maar ook wind: het kan echt bijzonder hard waaien op de Noordzee. En tijdverlies: je bent minimaal een halfuur onderweg op een manier die er nog niet is in de wereld. Het is funest voor een rendabele luchtoperatie. Dat moeten we met elkaar koesteren. Er zijn ook weinig plekken op zee waar de plaatsing van het vliegveld mogelijk is. De ruimte op de Noordzee is schaars. De Noordzee is allang volgepland met allerlei windmolenparken, of ze staan er al. En we dienen rekening te houden met de visserij en de maritieme sector. Denk ook aan de kustverdediging en de zandwinning. Een groot eiland in zee heeft, via de stromingen, zelfs gevolgen voor de toekomst van de Waddenzee. Daar moeten we volgens mij niet aankomen.

Kortom, Schiphol op zee lost de problemen van nu niet op. Het vertroebelt eigenlijk de discussie waarover het hoort te gaan, namelijk: hoe passen we Schiphol zoals het nu is, goed in richting de toekomst? Schiphol ligt goed daar. Daar waar vroeger de schepen op hol gingen. Daarom heet het ook Schiphol. Een vliegveld dat groeide in een drooggemalen Haarlemmermeerpolder. Dat hadden de pioniers van vroeger, Fokker, Albert Plesman en later Jan Dullaert, destijds goed gezien.

Ik dank de minister dat zij alle feiten op een rij heeft gezet.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan de heer Jan Paternotte van D66.

□

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Wie in de encyclopedie opzoekt wat "polderen" betekent, krijgt twee typisch Nederlandse definities. Eén: heel langdurig en uitgebreid overleggen. Twee: nieuw land winnen op de zee. Dat is eigenlijk dit debat in een notendop. Ruim twintig jaar geleden stelde Wim Kok — de voorzitter was erbij — dat er grenzen zijn aan de groei van Schiphol, grenzen aan wat de omgeving aankan als het gaat om de volksgezondheid, grenzen aan wat veilig kan landen en stijgen, en grenzen aan wat de natuur aankan qua fijnstof, stikstof en roet. Men dacht: als er één land is wat het kan, dan is het Nederland. Als we de start- en landingsbanen van Schiphol verplaatsen, ontstaat er heel veel ruimte voor woningen en liggen 200.000 mensen niet meer wakker van vliegtuigen. Daarom besloot het kabinet-Kok in 1999 om te onderzoeken of ze letterlijk de grenzen konden gaan verleggen naar de Noordzee of het Markermeer. Er werd een onderzoeksprogramma opgezet om de verplaatsing te onderzoeken, met als uitgangspunt: Schiphol op zee in 2020. In 2003 werd vroegtijdig de stekker uit dit onderzoek getrokken. Waarom? Dat was om twee redenen. Eén: de economische vooruitzichten voor de luchtvaart vielen tegen. Twee: de investeringsmogelijkheden van de Nederlandse overheid en luchtvaart waren onvoldoende.

Kijk nu, twintig jaar later, hoe anders dat is. De luchtvaart is gegroeid als kool en al twee jaar zit Schiphol tegen het plafond. De IATA voorspelt de hele wereld zelfs een verdubbeling van het huidige aantal passagiers in 2037. Nederland krijgt van economen op z'n kop omdat we te weinig investeringen doen. In plaats van de opening van Schiphol op zee ontvangen we nu, in 2020, de toekomstvisie op de luchtvaart, is er een stille ramp op de woningmarkt waar veel te veel mensen geen betaalbaar huis kunnen vinden — nog het meest in de woonplaatsen rondom Schiphol — en weten we dat fijnstof en nachtvluchten de gezondheid van mensen schaden. Het is toch jammer dat we die luchthaven op zee nu niet door deze minister kunnen laten openen.

Voorzitter. Ik haalde deze geschiedenis even aan omdat er genoeg redenen zijn om vanavond het hele idee van een luchthaven op zee af te schrijven en te zeggen: het is te groot, te ingewikkeld en te ver weg. Veel van die argumenten zijn al genoemd en er zullen er vast vanavond ook nog veel volgen. Misschien is dat ook terecht; ik weet het niet. Maar ik weet wel dat wij over 20 of 30 jaar nog steeds discussie zullen hebben over Schiphol en geluidsoverlast, dat er nog steeds mensen op zoek zullen zijn naar betaalbare huizen en dat er nog steeds heel veel vliegtuigen zullen opstijgen in Nederland.

Elke partij hier denkt anders over de luchtvaart, maar niemand wil Schiphol sluiten. We krijgen een Schiphol tussen de bandbreedte van de heer Van Raan met 300.000 vluchten en de heer Graus met 800.000 vluchten. En omdat we allemaal Schiphol niet weg willen of kunnen denken, ben ik geïnteresseerd in het antwoord op de vraag: wat levert verplaatsing op en wat kost het?

Uit de quickscan haal ik drie hoofdpunten. Eén: technisch kan het. Er zijn geen no-go's. Dat is mooi. Ik vind het indrukwekkend dat we als Nederland kunnen zeggen: wij kunnen dit. Twee: de kosten zijn 33 tot 46 miljard. Dat is veel geld. Maar de Deltawerken werden in 1958 begroot op 3,3 miljard gulden. Dat was destijds een vijfde van het bruto nationaal product, want elk jaar verdienen Nederlanders toen 16,5 miljard. De quickscan zet de kosten op maximaal 46 miljard euro. Dat is niet een vijfde, maar een zestiende van ons huidige bruto nationaal product. Bovendien: wat zijn de opbrengsten? Bij het rondetafelgesprek vorige week zei onderzoeker Emile Revier: er was te weinig tijd in het onderzoek om ook de opbrengsten op een rij te zetten. Wat we terugkrijgen voor een luchthaven in zee aan waardestijging en grondexploitatie en door de economische impuls heeft de quickscan niet in kaart gebracht. Weet de minister het wel?

Dan kom ik op het derde punt dat de quickscan opleverde. Dat is onzekerheid. Naast de kosten en baten in harde euro's weten we niet wat het effect is op de Noordzee en het duingebied, weten we niet of nieuwe vliegroutes misschien juist weer nieuwe overlast betekenen, weten we niet hoeveel woningen we zouden kunnen realiseren en weten we niet wat het eiland zou doen met de natuur en de Noordzee. Ik vraag de minister of zij wel een antwoord heeft op al deze vragen. Zo nee, zou ze niet graag met ons het antwoord willen weten? Want met het antwoord op deze vragen en kennis van de kosten kunnen we met elkaar echt zeggen dat we dit moeten doen of dat Nederland nu voor altijd moet stoppen met de ambitie van een Schiphol op zee.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik zat het helemaal uit te luisteren.

De voorzitter:

Heel goed.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik had toch de ongelooflijke hoop dat de heer Paternotte nog kwam op een van de grootste uitdagingen waar we voor staan. Hij noemde de Deltawerken de hele tijd als voorbeeld. Die zijn gebouwd om ons te beschermen tegen de zee. Die zeespiegel gaat nog verder stijgen door klimaatverandering. Dat is toch de grote uitdaging waar wij voor staan en waar ook de luchtvaart voor staat. U noemt die eigenlijk op geen enkele manier als harde randvoorwaarde, als begrenzing aan de luchtvaart. Dan is mijn vraag de volgende. Van de experts begrijp ik dat deze enorme investering eigenlijk alleen maar rendabel te maken is met een flinke groei van de luchtvaart. Dat betekent meer CO₂-uitstoot. Daarnaast zal het een impact hebben op de winning van duurzame energie op de Noordzee. Dat heeft dus dubbel impact op het klimaat. Hoe kijkt de heer Paternotte daarnaar?

De heer Paternotte (D66):

De voordelen die je hebt voor de nachtrust van mensen, voor de gezondheid van de omwonenden van Schiphol, kun je volgens mij niet altijd in geld uitdrukken. Volgens mij is dat economisme. Het is dus ook heel lastig om te bepalen of een luchthaven op zee volgens die redenering rendabel is. Ik snap heel goed waar uw vraag vandaan komt. Volgens mij vraagt u: moet je niet zeggen dat je wel onderzoek mag doen, maar dat er dan geen groei mag komen? Volgens mij zijn dat dingen die je echt los van elkaar moet zijn. We hebben met elkaar een heel stevig debat om ervoor te zorgen dat de luchtvaart zich aan de regels van het Klimaatakkoord gaat houden. Ik ben ervan overtuigd dat de luchtvaart, als deze luchthaven er ooit zou komen in zee, als hij opengaat, op dat moment volledig in het Klimaatakkoord zit, omdat het niet anders kan, omdat het een kwestie van tijd is. Betekent dat een harde grens? Ik heb samen met de heer Dijkstra voorgesteld om te investeren in elektrische luchtvaart. Dat zullen voorlopig, op de middellange termijn, kleine vliegtuigen zijn waar weinig mensen in zitten, maar die wel schoner zijn dan de grote vliegtuigen die nu op Schiphol landen. Betekent dat veel meer vluchten? Waarschijnlijk wel. Maar kan het dan schoner worden? Dat denk ik ook.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger tot slot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Veel meer vluchten, dus veel meer herrie voor de IJmondgemeenten. Een andere groep wordt dus gedupeerd. De heer Paternotte wil deze twee lastige vraagstukken eigenlijk niet vermengen. Dat snap ik wel, omdat het een ongelooflijk

dilemma is. We lopen met de luchtvaart keihard tegen de grenzen van het klimaat. Dat is de realiteit. In hoeverre klopt het dan om 40 miljard te investeren in een luchthaven waarvan de experts nu al zeggen dat het de groei van vliegbewegingen ongelooflijk gaat aanjagen? Dat klopt niet met elkaar. Bovendien heeft het impact op de winning van energie op zee.

De heer **Paternotte** (D66):

Of het de groei van luchtvaart aanjaagt, daar gaan wij met elkaar over. Dat is geen onderdeel van het onderzoek dat ik graag zou willen zien. Schiphol is op dit moment de veertiende luchthaven van de wereld. In Japan hebben ze een luchthaven in zee aangelegd die veel kleiner is dan Schiphol. De luchthaven van Hongkong is in zee aangelegd en is iets groter dan Schiphol, maar ook die zal dit jaar minder passagiers verwerken dan Schiphol. Dus ja, je kunt zeggen dat het niet rendabel is, omdat er minder opbrengsten tegenover staan als Schiphol niet enorm gaat groeien en naar 800.000 vluchten gaat. Volgens mij wil bijna niemand hier dat, behalve de heer Graus. Ik denk dat je dat echt los van elkaar moet zien. Het is belangrijk dat je, als wij een besluit nemen, de kosten op een rij hebt en dat je weet wat het kost als je Schiphol in zee hebt met 500.000 vliegbewegingen, zou u waarschijnlijk zeggen. Volgens mij kun je dan ook vrij makkelijk berekenen wat het zou betekenen als je een Schiphol in zee hebt met 300.000 vliegbewegingen, wat uw linkerbuurman heel graag zou zien, of met 600.000. Het staat los van de vraag of je wilt dat het in kaart wordt gebracht.

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

We zagen gisteren ook een advertentie van de baas van de heer Paternotte met Schiphol op zee. Ik begrijp uit het betoog van de heer Paternotte dat hij graag meer onderzoek wil.

De **voorzitter**:

Wie is de baas van de heer Paternotte?

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

Jetten.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is de heer Jetten.

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

De heer Jetten voor ons, ja, excuus. Dus meer onderzoek en dat kan natuurlijk. Ik hoorde ook collega Dijkstra zeggen dat er partijen in de Kamer zijn die dat gebruiken als excuus om een standstill op Schiphol te bewerkstelligen. In de communicatietheorie noemen we dat een mind read. Klopt de aanname dat D66 gedurende dat onderzoek geen uitbreiding van Schiphol wil toestaan, "want misschien gaan we wel wat doen op zee"? Klopt dat?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik wil dat echt los van elkaar zien.

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

Dus Schiphol kan wel doorgroeien gedurende het onderzoek?

De heer **Paternotte** (D66):

Bovendien, u hebt het regeerakkoord waarschijnlijk gelezen. De minister heeft op 5 juli een brief gestuurd. Ik was positief over wat de minister tijdens de persconferentie zei. Ze zei in feite dat de groei van Schiphol op het huidige moment afhankelijk wordt van minder hinder. Wij zullen daar heel scherp op zijn. Ik heb veiligheid ook vaak genoemd. Maar laat ik duidelijk zijn: we hebben een korte termijn, een middellange termijn en een lange termijn. Dit debat gaat over de lange termijn. Ik en u denken dat op de lange termijn Schiphol er gewoon zal zijn en dat er minstens 300.000 vluchten zullen opstijgen, dat is uw ambitie. Mijn vraag is dan: waar gaan wij dat doen?

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Van Raan.

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

Voorzitter, u geeft mij een extra interruptie, dank daarvoor.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat u nog een vraag had.

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

Het is geen vraag. Gedurende dat onderzoek wil in ieder geval D66 geen verandering in het regeerbeleid. De groei zoals die in het regeerakkoord staat, moet tijdens dat onderzoek door kunnen gaan. Dat heb ik dan goed gehoord, denk ik.

De heer **Paternotte** (D66):

U vat het weer op uw manier samen. Volgens mij zouden wij over Schiphol een heel uitgebreid debat hebben over de vraag of er groei moet komen. De heer Dijkstra heeft gevraagd of zo iets er moet komen en ook de minister heeft gezegd: dat weet ik nog niet. Dat lijkt me het debat dat we moeten voeren, maar dat gaat over de korte termijn.

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

De heer Paternotte haalde verduurzaming van de sector aan en het voorstel dat we samen hebben gedaan over elektrisch taxiën, waterstofontwikkeling en dergelijke. Zeker op korte termijn hebben mensen niks aan een vliegveld in zee en dat blijft dan toch ook wel erg ver weg. Zou het niet verstandiger zijn om dat onderzoeksgeld, als dit er eventueel zou komen, te besteden aan juist dit soort voorstellen die concreet zijn en wat voor de mensen doen, in plaats van weer een onderzoek naar een langetermijnvoorstel, gevolgd door een dik rapport dat in een la verdwijnt, dat waarschijnlijk nooit werkelijkheid wordt?

De heer **Paternotte** (D66):

Wat ik gek vind, is dat de heer Dijkstra de aanleg van Flevoland en de Haarlemmermeerpolder aanhaalt en dan zegt

dat in de toekomst zulke grote dingen niet meer gaan gebeuren. En dat in het land van de Deltawerken, de Afsluitdijk en de Flevopolder. Blijkbaar bent u erg optimistisch over de ontwikkeling van Nederland in het verleden en niet in de toekomst. Dat vind ik moeilijk met elkaar te rijmen.

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

Hij legt 'm een beetje terug, de heer Paternotte en zo ken ik hem ook, maar het gaat om het stimuleren van innovatie, maar dan wel met realistische plannen. Is het realistisch om in 30 jaar of misschien sneller Schiphol in zee te bouwen voor het genoemde bedrag? Met welke aantallen vliegtuigbewegingen gaan we dan rekening houden? Want we verduubelen Schiphol, we verplaatsen het, en waar kiest D66 voor?

De heer **Paternotte** (D66):

Wat mij betreft gaat het niet om aantallen, maar om de impact op mensen en klimaat. Als we elektrische vliegtuigen hebben en het zijn er een miljoen, denk ik dat dat mooier is. Dat zou dan ook op zee kunnen. U vraagt of het haalbaar is. Als ik de quickscan lees, zie ik geen technische no-go's, wel een hoop nadelen. We hebben het vorige week aan de onderzoeker gevraagd die aan dit rapport heeft gewerkt. Hij zei: ik zou graag meer onderzoek willen doen. We hebben hele interessante scenario's neergelegd, maar we hebben nog niet de opbrengsten en de kosten echt in kaart gebracht. Ik wil dat wel graag hebben.

De **voorzitter**:

Dat zei u inderdaad. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik ga daar toch even op door, want het is goed als er helderheid over komt. De heer Paternotte zegt dat hij het scheidt, dat hij het uit elkaar haalt. Nee, juist een vliegveld op zee verwacht een integrale visie: hoeveel vluchten gaan we daar doen, is het betaalbaar, hoe gaat het met natuur en milieu, kunnen we de hinder voor de mensen verminderen? De quickscan geeft aan dat de hinder zich zal verplaatsen naar de mensen in Noord-Holland. De vraag is dus niet of we dingen gaan scheiden. Het is een kwestie van het integraal bekijken.

Dan wil ik toch helderheid hebben van D66: als u dat onderzoek zo graag wilt, wat vindt u dan wat betreft de groei? KLM geeft aan ongeveer 1 miljoen vluchten nodig te hebben om het rendabel te maken. Stel dat het minder is: 800.000, 750.000. Zijn dergelijke zaken voor u bespreekbaar als we het onderzoek gaan doen? De heer Laçin was duidelijk. Hij doet het alleen onder de sterke randvoorwaarde van 500.000 max, geen groei. Waar staat D66 in dezen?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is natuurlijk niet mijn randvoorwaarde, omdat ik zeg dat dat niet een discussie is die we hier moeten voeren. KLM zei inderdaad dat je zo'n 700.000 vluchten nodig hebt. Maar op basis waarvan? Ik heb geen idee op basis waarvan. Ik heb het niet gezien. Ik zou het wel graag willen weten.

Als het inderdaad zo is dat je daar 700.000 vluchten nodig hebt om het betaalbaar te maken, gaat het er natuurlijk ook om hoeveel geld we bereid zijn erop toe te leggen. Dat kan zo'n onderzoek aantonen. Daarom is het zo belangrijk dat je die kosten in zo'n scenario op een rij kan zetten. Dan denk ik dat we ook een richting kunnen geven. Maar de belangrijkste prioriteit van Schiphol nu is groei op korte termijn en ik snap dat ze zich daarvoor inzetten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik vraag de heer Paternotte om duidelijkheid te geven, zodat de mensen in Noord-Holland die er mogelijk wel last van krijgen, weten waar D66 voor staat. Zeg niet: we gaan een onderzoek doen en het kan 500.000 zijn of 300.000 maar ook 1 miljoen. Want dat hoor ik u indirect zeggen, zonder dat u het uitspreekt.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij heb ik dat inderdaad gezegd. 300.000, 600.000: het staat volgens mij los van de vraag of je wilt weten wat zo'n luchthaven in zee oplevert en wat het kost.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was klaar.

De heer **Paternotte** (D66):

Helaas, ja. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

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

Voorzitter, dank u wel. Goed nieuws, want alle seinen staan op groen voor krimp van de luchtvaart. De Partij voor de Dieren pleit al geruime tijd voor het stevig inkrimpen van het aantal vliegtuigbewegingen, om zodoende de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier weer te respecteren. Vorige week sloten milieuorganisaties zich daarbij aan met een alternatieve luchtvaartnota. Conclusie van die nota: krimp van de luchtvaart is onvermijdelijk.

Voorstellen die de Partij voor de Dieren daartoe deed, kunnen op steeds meer steun rekenen, ook in deze Kamer. In onze Kamervragen over die alternatieve luchtvaartnota vroeg ik de minister of deze stevige conclusies al aanleiding zijn om alsnog een krimpscenario op te nemen in de Luchtvaartnota, zoals ook onze motie vroeg die vorige week in stemming kwam. Mijn oproep aan alle partijen, ook de VVD, is om dit in te zien en zich aan te sluiten bij het krimpscenario van de Partij voor de Dieren. Ik hoor nu vanuit de bankjes, tussen de regels door, dat er bij de PVV nog enige aarzelingen zijn.

Voorzitter. We praten vandaag over een luchthaven op zee waarvan we inmiddels weten dat die gepaard zou gaan met een fikse groei van het aantal vluchten. Alleen daarom al is een dergelijk plan in deze vorm niet alleen onrealistisch

maar ook onverantwoordelijk. Ook wens ik nog eens te benadrukken dat de Noordzee het grootste natuurgebied is van Nederland en momenteel al hevig wordt overvraagd.

Interessant genoeg erkent de minister in haar brief dat een luchthaven op zee ook problematisch uitpakt voor klimaat en natuur. Ze schrijft dat de groei van luchtvaart het halen van de klimaatdoelstellingen bemoeilijkt. Dat is toch wel interessant, want in het regeerakkoord staat dat er wordt gestreefd naar groei van de luchtvaart. Dat heeft ze ook met zoveel woorden gezegd. Tegelijkertijd schrijft ze nu in een brief dat de groei van de luchtvaart het behalen van de klimaatdoelstellingen bemoeilijkt. Erkent zij deze spagaat? Hoe gaat zij die oplossen? Dat lijkt me een interessant discours, om dat woord maar eens te gebruiken daarvoor.

Voorzitter. De voorwaarde van aantoonbare hinderbeperking die de minister noemde voor de groei van Schiphol liet KLM-baas Pieter Elbers volledig achterwege toen hij recent, naar goed gebruik in de luchtvaartsector achterbaks zei dat de regering, ik citeer, "besloten heeft naar 540.000 vliegbewegingen te groeien." Dat heeft hij gezegd ten overstaan van buitenlandse journalisten. Heeft de heer Elbers gelijk, dan moet ik mijn kwalificatie achterbaksheid intrekken. Want dan heeft de regering dat gewoon besloten en dan is dat gewoon waar. Maar heeft hij niet gelijk, dan verwacht ik dat de minister hem terugfluit. Graag een reactie.

Als de heer Elbers een goede CEO zou zijn, dan zou hij zijn bedrijf voorbereiden op een toekomst met veel minder vluchten. Wat gaat de minister doen om de sector daarop voor te bereiden en hoe kunnen we daarbij helpen? Zou het volgens de minister niet eens tijd worden om een CO₂-budget op te stellen dat past bij een 1,5°C-doelstelling?

Ik overweeg de aangehouden motie op dit punt in stemming te brengen.

Voorzitter. De parallel met de vee-industrie, de veehouderij, is groot. Ook die sector moet flink krimpen. De Rli adviseerde om boeren zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over deze onvermijdelijke trend van krimp. En ook die sector heeft een minister die weigert om de sector het eerlijke verhaal te vertellen. Dat is ontwrichtend; we hebben het er al eerder over gehad. Of het nou gaat om uitstoot van stikstof, ultrafijnstof of broeikasgassen, we eten allemaal uiteindelijk van dezelfde taart en als die op is, is die op. Dan kun je niet blijven verdelen.

Dus in plaats van listen en rekestrucs kunnen we maar beter zo snel mogelijk helderheid verschaffen en het eerlijke verhaal vertellen. Laten we als Kamer deze verantwoordelijkheid oppakken en de voorbereidingen in gang zetten voor de onvermijdelijke krimp van de luchtvaart.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Een vliegveld in zee is een interessante gedachte. Zoals ik tijdens de rondetafel al aangaf, weet ik zeker dat

de hele wereld zou kijken als Nederland zou besluiten dit te gaan bouwen. Om een goede discussie hierover te voeren, zou het CDA van het kabinet graag helderheid willen voor welke van de problemen het dit als een mogelijke oplossing ziet. Of ziet het kabinet dit helemaal niet als een reële oplossing?

Voorzitter. Het CDA wil toewerken naar een duurzame en concurrerende luchtvaart in Nederland met zo min mogelijk hinder voor omwonenden. Om te bezien hoe we dit het beste kunnen bewerkstelligen in de toekomst, vindt het CDA het helemaal niet verkeerd dat het kabinet een quickscan heeft uitgevoerd naar aanleiding van het initiatief van een aantal collega's in de Kamer. De quickscan roept wel veel vragen op of deze oplossingen werkelijk problemen gaan oplossen. Het CDA begrijpt bijvoorbeeld zeker de wens van omwonenden van Schiphol van minder overlast. Echter lijken inwoners rond Schiphol meer geholpen met andere oplossingen die al op korte termijn de overlast kunnen verminderen. Een luchthaven in zee is volgens de quickscan immers niet voor 2050 gerealiseerd. Of denkt de minister dat het heel veel eerder kan?

Een ander voorbeeld. Het CDA ziet zeker ook de groeiende woningbehoefte in de Randstad. Maar de luchthaven in zee lijkt ook dit probleem niet te kunnen oplossen, omdat de woningbehoefte in 2050 volgens de quickscan een stuk lager ligt dan nu. Of is dit volgens de minister anders?

Voorzitter. Dan kom ik bij de kosten. Uiteindelijk gaat het toch ook om de knaken. In de expertsessie werden deze geschat op 33 miljard tot 46 miljard. Hoe reëel is deze schatting, als wordt gekeken naar andere luchthavens in zee zoals in Japan en Hongkong? Kan de minister verder aangeven of de verwachtingen die KLM uitsprak tijdens het rondetafelgesprek klopt dat een luchthaven in zee pas bij 1 miljoen of meer vliegbewegingen rendabel wordt? Hoe zit het met de baten? Deze ontbraken namelijk in de quickscan.

VNO-NCW geven in hun positiepaper aan dat de eerste berekeningen laten zien dat de financiering voor circa de helft gedekt kan worden uit de ontwikkeling van nieuwe woningen. Klopt dit? Welke mogelijkheden biedt dit eventueel voor het investeringsfonds?

Kan de minister verder schetsen wat de kosten van een eventuele integrale haalbaarheidsstudie zijn? Duurt dit inderdaad twee jaar met een kostenplaatje van circa 40 miljoen of zijn er ook goedkopere varianten denkbaar? Is de minister het verder met het CDA eens dat indien er zo'n vervolgonderzoek zou komen, voorstanders van vervolgonderzoek in het veld zoals VNO-NCW, Schiphol en eventuele anderen mee moeten betalen? Kan de minister verder schetsen in hoeverre er wel of geen draagvlak is in het veld voor een vliegveld in zee? Dat lijkt namelijk verdeeld te liggen in de sector.

Voorzitter. Dan de mogelijke neveneffecten. Het CDA wil graag de klimaatdoelen behalen. Komt dit in de problemen indien op de plek waar windmolens gepland staan, een vliegveld komt? Klopt het volgens de minister verder dat het probleem van hinder zich alleen zal verplaatsen, in die zin dat er rond Schiphol minder overlast komt maar in de kustregio's meer? En hoe zit het met de impact op de natuur, de visserij en de scheepvaart? Kan de minister verder ingaan op de verwachte toename van de reistijd voor reizi-

gers, werknemers en vracht van en naar een luchthavenland?

Voorzitter, tot slot. Hoe kijkt de minister aan tegen alternatieven om Schiphol als hub te kunnen bedienen? Hoe kijkt ze bijvoorbeeld aan tegen een quickscan naar een nieuw concept, een hsl in de vorm van een moderne zweeftrein, om zo de aansluiting van de Nederlandse infrastructuur op die in de grensregio's van Duitsland en België te verbeteren, wat een goed alternatief is voor vliegen op de korte afstand?

De voorzitter:

De heer Laçin. Even kijken. Ja, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ja, mag ik, voorzitter?

De voorzitter:

Ja, hoor. Vooruit.

De heer Laçin (SP):

We zijn al wat stappen verder, want in een vorig debat zei de heer Amhaouch dat klimaatdoelen hem een worst konden wezen. Nu zegt hij dat hij ze wil halen. Dan zijn we al een paar stappen verder. Dat scheelt. Maar wat ik uit het betoog van de heer Amhaouch kan concluderen, is dat hij heel veel vragen heeft. Die stelt hij terecht aan de minister. Ik denk dat de minister die niet allemaal heel concreet vanavond kan beantwoorden. Mijn vraag aan de heer Amhaouch is dan: is het niet verstandig om, zonder groei, krimp of aantallen te koppelen aan een luchthaven op zee, wel het onderzoek te laten uitvoeren, zodat we het antwoord hebben op al deze vragen? Is de CDA-fractie daar voorstander van?

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Laçin heeft ten eerste een verkeerd beeld, al heeft hij veel AO's en debatten over de luchtvaart met mij gedaan. Het CDA is voor een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het CDA heeft nooit gezegd dat wij de klimaatdoelen niet willen halen. We hebben wel gezegd dat we niet te veel moeten praten over cijfertjes, maar dat we dingen moeten doen. In het duurzaamheidsdebat over luchtvaart zeiden wij: laten we die handschoen oppakken en biokerosine, synthetische kerosine, snel beschikbaar maken, zodat wij de luchtvaart vandaag of bij wijze van spreken morgen kunnen gaan verduurzamen. Dat is een heel andere. Dat is niet zozeer praten over luchtvaart en over verduurzaming, maar dingen doen.

Dan komen we op de groei of de positie van Schiphol of de luchtvaart. Vandaag de dag zitten we op 500.000 vluchten op Schiphol. Er is sprake van geweest dat we misschien willen doorgroeien naar 540.000. Ook voor het CDA is de sky niet de limit voor het doorgroeien van Schiphol. Ook daarover zullen we naar de toekomst toe heel kritisch moeten zijn. Ik zie Schiphol niet groeien naar 750.000 bewegingen. Ik vraag me af of het nodig is. Ik heb wat berekeningen gemaakt. Als we naar 540.000 bewegingen zouden kunnen gaan in de toekomst, onder de voorwaarde dat de sector eerst moet leveren en dan pas groeien, dan halen we 75 miljoen passagiers. Dat is bijna net zo veel als

Heathrow vandaag de dag. Als je naar 600.000 zou gaan, wat wij nu helemaal niet aan de orde hebben, dan zit je al op 84 miljoen. Dat zijn geen cijfers die we reëel moeten achten voor een land als Nederland.

De voorzitter:

De interrupties moeten kort zijn, maar de antwoorden ook.

De heer Laçin (SP):

Ik kan best leven met een lang antwoord ...

De voorzitter:

Maar ik niet.

De heer Laçin (SP):

... als het maar een antwoord op mijn vraag is. Ik had een heel simpele vraag gesteld. Dat het klimaat hem een worst kan wezen laat ik even terzijde. Mijn concrete vraag was of we alle vragen van de heer Amhaouch over een luchthaven op zee die hij stelt aan de minister, niet moeten vatten in dat onderzoek. Ik krijg een heel betoog over de groei van Schiphol, maar dat was de vraag niet. De vraag is: moeten we dat onderzoek uitvoeren met al die vragen die u aan de minister stelt? Dat is de vraag.

De voorzitter:

Het antwoord kan kort.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij zitten wij midden in een debat dat gaat over een initiatief van de heer Baudet maar ook van de heer Paternotte over de vraag of we wel of geen vervolgonderzoek moeten doen. Dan stellen wij vragen aan de minister. Die vragen wil ik natuurlijk beantwoord hebben. Maar wij zijn zeer kritisch over de richting die het op gaat. Dat is toch niet vreemd? U heeft toch ook een aantal vragen gesteld aan de minister?

De heer Laçin (SP):

Ja, ik begrijp alleen niet welke richting de heer Amhaouch bedoelt. De richting die wij in ieder geval op willen, is dat onderzoek goed uitvoeren met alle elementen: mens, natuur, klimaat, milieu en duurzame energie. Dat is wat ons betreft de richting van dit debat en geen andere richting.

De voorzitter:

Oké. De heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij stelt de heer Amhaouch allerlei hele relevante vragen, dus ik begrijp zijn inzet in dit debat heel goed. Maar u geeft zelf aan dat u een aantal berekeningen heeft gemaakt. U bent bereid om die berekeningen in het kader van het onderzoek te delen, want dan kunnen we er allemaal gebruik van maken. Daarnaast vroeg u mij bij interruptie of het rendabel is. Ik snap de vraag heel goed, maar weet u zelf bij welk passagiersaantal Schiphol op zee rendabel

zou zijn? En wat betekent "dat het rendabel zou zijn" eigenlijk?

De heer **Amhaouch** (CDA):

We hebben die technische briefing gehad, op initiatief van een aantal Kamerleden waaronder mijzelf. Daar zei de KLM dat minimaal 1 miljoen vluchten nodig zijn om het rendabel te maken. Dat is de grootste afnemer van Schiphol: 60% van de vluchten op Schiphol worden afgenomen door KLM. Stel dat dat minder zou zijn en dat je 750.000 bewegingen hebt. Dan nog zijn wij kritisch als CDA. Wij vragen ons af of je naar 750.000 vliegbewegingen moet gaan, al zijn ze op zee, met alle gevolgen van dien: voor natuur, milieu en voor de mensen in Noord-Holland. Bij 750.000 vliegbewegingen praten we over 105 miljoen mensen op de huidige Schipholarea, want die blijft. Start- en landingsbanen worden verplaatst, maar de hele afhandeling blijft op land, dus iedereen die zegt dat er heel veel ruimte vrijkomt ... Als je het aantal passagiers verdubbelt, zul je ook het Schiphol zoals dat er nu uitziet, moeten verdubbelen. Want die mensen moeten hier komen: die komen met auto's, met de trein. Dus dat zijn ongelooflijk grote aantallen, die je in een druk Randstadgebied bij elkaar krijgt. De vraag van het CDA daarbij is: willen we in 2050 alleen een hotspot hebben, op land of op zee, van 750.000 of 1 miljoen, of moet je naar andere opties kijken?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoorde wat KLM zei, maar de reden dat ik denk dat we moeten weten hoe het zit, niet op basis van de uitspraken van één iemand, maar op basis van onderzoeken, is een scenario in de Quickscan luchthaven op zee dat uitgaat van 500.000 vliegbewegingen. Daarvan wordt gezegd: "Opnieuw beginnen in de Noordzee levert een kans op voor het optimaal inrichten van het banenstelsel. (...) Ondanks alle handicaps (...) zijn de uitkomsten positiever dan op de huidige situatie". Maar, er is wel "een afschrijving van investeringen". Dat is volgens mij een redelijk genuanceerd verhaal waarvan ik graag zou willen weten hoe dat zit. Deelt u het gevoel dat u eigenlijk wilt weten hoe het zit? Is dat ook de reden dat u allerlei vragen aan de minister stelt?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er waren al hele kritische geluiden. Als er inderdaad zulke grote aantallen nodig zijn, dan is het voor het CDA eigenlijk al een deur die we niet open willen zetten. Daar begint het al mee. Kijk naar de vragen die het oproept — waar we dadelijk hopelijk antwoorden op krijgen — en wat het betekent voor de ontsluiting op land als je inderdaad gaat groeien. Want we moeten elkaar niet voor de gek houden: als wij een vliegveld op zee gaan bouwen voor 50 miljard — en we zien dat die projecten vaak nog veel duurder zijn — dan praten wij over hetzelfde aantal dat we nu op Schiphol op land hebben of over krimp. We moeten de mensen niet voor de gek houden. Daar zijn we niet voor in deze Kamer.

De heer **Baudet** (FvD):

Even over een duidelijke misvatting. De heer Amhaouch zei dat dan 1 miljoen mensen landen en allemaal met de auto of met de trein naar Nederland toe moeten. Maar dat is precies wat Schiphol voor het grootste deel niet is. Het

gaat over die overstapfunctie. Juist daardoor is het heel nuttig voor onze samenleving en onze economie: omdat heel veel mensen overstappen op Schiphol. Het gaat er dus niet om dat je geld verdient aan die overstappassagier, maar dat je daardoor heel veel vluchten hebt die naar de hele wereld toe gaan, waardoor er dus een enorm aantrekkelijk vestigingsklimaat ontstaat en het voor Nederlanders heel makkelijk wordt om de wereld over te reizen. U maakt dus echt een denkfout als u zegt dat al die passagiers die aankomen op Schiphol, ook allemaal Nederland in moeten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als de heer Baudet het over een goed vestigingsklimaat heeft, dan vindt hij het CDA naast zich. Dat vinden wij belangrijk. Daarom moeten we ook goed kijken wat de mogelijkheden voor een duurzame groei op de huidige plek zijn en hoe we concurrerend kunnen zijn. Maar hier maakt de heer Baudet een denkfout. De cijfers over Schiphol laten zien dat van de huidige 500.000 bewegingen er 25% intercontinentaal en 75% binnen Europa zijn. Dus ja, er zijn overstappers maar er komt ook heel veel aan. Dat zijn Europese vluchten, mensen die vanuit een ander land in de hubfunctie van Schiphol voorzien. Maar 75% is nog steeds Europees, met ook nog heel veel vakantievluchten. Daarom geloven wij als CDA veel meer in het volgende, en we hebben de minister gevraagd om dat ook in Europa te gaan regelen: stuur op kwaliteit, zodat die verhouding van 25% intercontinentaal en 75% Europees veel meer de andere kant opgaat: naar 60-40 of het liefst naar 50-50. Dan komen we op een ander punt: wat kan de trein betekenen om die Europese vluchten af te dekken?

De heer **Baudet** (FvD):

Wat win je daar dan mee? Wat is het voordeel van minder of niet meer vliegen binnen Europa?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij zeggen: alles wat wij met de trein of op een andere manier duurzamer kunnen doen, kun je zeker in de periode tot 2050 veel beter doen. Daar heb je het vliegtuig niet voor nodig. In 2050 kan het zijn dat we veel duurzamer zijn. Dan kom je op de vraag of je het allemaal op één plek moet doen, als je elektrisch of duurzaam kunt vliegen, of dat je dan de regionale vliegvelden nodig hebt.

De **voorzitter**:

Tot slot, de heer Baudet.

De heer **Baudet** (FvD):

Oké. Het is dus vanwege de klimaatgod.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De klimaatgod ken ik niet. Ik ken wel verschillende andere goden, maar de klimaatgod niet.

De heer **Baudet** (FvD):

Toch aanbidt u hem.

De voorzitter:

Was u klaar, meneer Amhaouch? Ja, dat is zo. Dank u wel.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

□

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Vanavond spreken we in een toch best verhit debat over een luchthaven op zee. Daarbij staat voor mij één vraag centraal, die ik ook al een aantal keren door de zaal hoorde echoën: voor welk probleem is dit een oplossing? Ik heb daar een aantal zorgen over. De grootste uitdaging waar wij en de luchtvaart voor staan is: hoe wordt de luchtvaart CO₂-neutraal in 2050? Daarvoor is dit eigenlijk op geen enkele manier een oplossing. Sterker nog, een luchthaven in zee kan het klimaatprobleem zelfs vergroten. Wij hadden net al een debat over de experts bij de technische briefing, die zeiden dat zo'n luchthaven in zee, met zulke investeringen, een enorme groei van het aantal vliegbewegingen gaat aanjagen. Het gaat mogelijk om een miljoen vliegbewegingen. Een eerdere MKBA die gemaakt werd voor een luchthaven op zee had als uitgangspunt dat de luchtvaartgroei niet wordt beperkt door milieurestricties. Die tijd is echt voorbij. Dat uitgangspunt is volstrekt onhoudbaar. De CO₂-uitstoot van de luchtvaart moet naar beneden en niet verder omhoog. Hoe verhoudt dat gegeven zich tot een dergelijke investering?

Er zijn meer problemen. Een vliegveld op zee belemmert de mogelijkheden van energieopwekking op de Noordzee. Die kunnen we echt niet missen. Als de luchtvaart al beslag wil leggen op de Noordzee, laat zij dat dan doen voor windmolens, om van die stroom synthetische kerosine te maken. Uit de gesprekken rond het Noordzeeakkoord wordt volgens mij ook duidelijk dat het al behoorlijk vol is op de Noordzee en dat er flink wat belangen spelen. Wat is de impact van deze plannen op de visserij, de natuur, de energieplannen? Hoe verhoudt zich dat allemaal tot elkaar?

Het belangrijkste argument voor de verplaatsing — dat is een sterk argument — is de vermindering van overlast voor omwonenden. Dat is een heel sterk argument, alleen is het risico dat er vooral een verplaatsing van overlast plaatsvindt, waar bijvoorbeeld de IJmondregio hard door getroffen gaat worden. Die maakt zich daar nu al zorgen over. Mijn vraag is dan ook: als wij 35 tot 40 miljard kunnen investeren in de bereikbaarheid van Nederland, waarom kiezen we dan niet voor de nodige investeringen voor echt duurzame mobiliteit?

Voor internationaal reizen betekent dit wat GroenLinks betreft inzetten op een goed spoornetwerk. Want de echte toekomstkansen voor Schiphol liggen niet op zee, maar onder de grond, door te zorgen dat de kortaafstandsvluchten binnen Europa vervangen worden door snelle treinen. Welke investeringen zouden we daarvoor nodig hebben? Niet Schiphol op zee, maar Schiphol underground. Ik zou graag van de minister de toezegging krijgen dat de internationale trein op Schiphol, om Schiphol boven de grond te ontlasten, ook meegenomen wordt in een verdere uitwerking en onderzoek in het kader van de Luchtvaartnota.

Afgelopen week hebben natuur- en milieuorganisaties hun visie gegeven op de aankomende Luchtvaartnota. Zij pleiten

voor harde grenzen aan de luchtvaart om de schade aan klimaat, natuur en gezondheid te beperken, voor het aantrekkelijker maken van schone alternatieven zoals de trein, bus en elektrische auto, voor een eerlijke prijs voor vliegen met een echte vliegbelasting, voor gerichte maatregelen voor bedrijven in de reisbranche om minder te vliegen en voor een innovatiefonds voor de duurzame technologie van de toekomst. Ik ben het met de heer Paternotte eens dat we voor de Luchtvaartnota tot aan 2050 echt alle alternatieven goed in beeld moeten hebben. Maar wat ons betreft doen we dat via het uitwerken van een alternatief scenario met groei onder de grond in een treinnetwerk en ook een krimpscenario met minder vliegbewegingen en goede sturing op bereikbaarheid. Gegeven de klimaatopgave waar we voor staan, is dat echt een stuk realistischer dan de fantasieën over een luchthaven op zee.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

□

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Gelet op de overlast van Schiphol heeft de SGP al jaren geleden gezegd: er is een grens aan de groei. Ik meen dat het een van mijn verre voorgangers geweest is, namelijk Koos van den Berg — u heeft hem nog meegeemaakt, voorzitter — die destijds ook sprak over een luchthaven op zee. Kijk, de minister begint ook te lachen. Het was een echte waterstaatsdeskundige.

Als we kijken naar de toekomst van de luchtvaart, dan zeggen we vanuit milieuoogpunt — dat doen wij in ieder geval — dat we eerder minder dan meer vliegtuigbewegingen willen. Dat is voor zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse wel een ander geval dan een scenario met 700.000 of nog meer vluchten. Tegelijkertijd zal zo'n luchthaven er niet voor 2040 of 2050 zijn. Dat is vaker gezegd. In hoeverre vliegen vliegtuigen dan bijvoorbeeld al op synthetische, duurzame kerosine, overleggen we met elkaar door middel van 3D-teleconferenties, waardoor er veel minder zakelijke vluchten zijn, of gaan we door Europa met de trein of de hyperloop? Wat dat betreft is er natuurlijk nog van alles mogelijk en zal er ook van alles veranderen in de komende 30 jaar.

Voorzitter. Als ik de quickscan op me in laat werken, dan borrelen er bij mij dus eigenlijk gewoon heel veel vragen op. Ik ga er hier maar een paar voor het voetlicht brengen. Er zijn namelijk verschillende varianten, maar de quickscan ging volgens mij vooral uit van een zandeiland. Tijdens het rondetafelgesprek werden ook voorstellen gedaan voor een drijvend eiland met modulaire bouw. In de quickscan werd daar zijdelings over opgemerkt dat zo'n techniek prima mogelijk is en ook nog eens een kosten- en milieuvoordeel met zich meebrengt, maar dat er dan wel meer uitwerking nodig is. In het ene onderzoek zie ik staan dat de wind sterker is, maar met meer vlagen komt, terwijl andere experts weer zeggen dat de wind inderdaad sterker is, maar ook constanter. Dat heeft wel invloed, dus wat is het nu eigenlijk? Ik schat in dat de minister het antwoord daar zeker vanavond niet op zal kunnen geven.

Dan het reistijdverlies. De banen in zee, de banen waar de vliegtuigen van opstijgen en op landen, kunnen best gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van Schiphol. De een zegt: je moet op 25 minuten extra reistijd rekenen voor overstappen of om überhaupt vanaf de incheck bij het vliegtuig te komen. Maar een ander zegt weer: je hebt nu toch al een kwartier van de ene naar de andere terminal, dus onder aan de streep maakt het eigenlijk niet uit. Als je het echt wilt weten, moet je volgens mij een concreet plan hebben. Pas dan kun je uitrekenen of het wel of niet interessant is.

Goed, voorzitter, dan nog iets waarover ik net in een interruptie op de heer Baudet al even begon. We hebben al eens eerder gepleit voor een grote getijdencentrale in de Noordzee, de zogenaamde dynamic tidal power. Daar zijn ideeën voor. Als vervanging voor die windmolenparken levert het weer ruimtebesparing op zee op. Dan zou ik denken: misschien ontstaat er wel een win-winsituatie bij een combinatie van een luchthaven in zee en zo'n getijdencentrale. Dat is volgens mij nieuw ten opzichte van de quickscan. Mijn vraag aan de minister is of ze daar kansen ziet. Ik weet het niet, maar ik ben wel erg benieuwd.

Voorzitter. Al met al is het voor mij een diffuus beeld. Er zijn allerlei varianten en het loopt allemaal door elkaar heen, ook qua voor- en nadelen. Dan zou je kunnen zeggen: bij mist moet je niet uitvaren. Maar dat vind ik eigenlijk te gemakkelijk, want de quickscan zegt dat het technisch bepaald niet onmogelijk is. En ingenieurs, zo weet ik uit ervaring, bedenken graag oplossingen voor ieder probleem dat voorhanden is. Dus eigenlijk is mijn voorstel aan de minister: zou het niet een idee zijn om in de Luchtvaartnota harde randvoorwaarden te stellen, om dat dan in een consortium met het bedrijfsleven uit te werken en te kijken welke variant het beste bij die randvoorwaarden past, om daarna een kosten-batenanalyse te maken en om pas dan te zeggen of we echt stappen vooruit gaan zetten of niet? Ik ben heel benieuwd wat de minister van dat driestappenplan vindt.

Daar laat ik het bij in eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Tot slot de heer Graus.



De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Als ik u vandaag nog één keer tegenkom, moet u trouwens trakteren, want we hebben elkaar ...

De voorzitter:

Ja, de hele dag en avond hebben we met elkaar doorgebracht.

De heer Graus (PVV):

De hele dag hebben we samen opgetrokken ...

De voorzitter:

Ja, dat schept meteen een band.

De heer Graus (PVV):

... door alle portefeuilles heen.

Mevrouw de voorzitter. Reeds onder premier Kok werden de mogelijkheden bekeken om een luchthaven in zee te bouwen. Dat is na enkele jaren van dure, ook heel dure, onderzoeken door toenmalig minister Schultz van Haegen afgebroken. Wij zijn er zelf ook weleens mee bezig geweest, maar we zijn er toen ook vlug mee gestopt, ook met het oog op de financiële dekking en allemaal andere prioriteiten die we hadden. Maar Schiphol is de mooiste en beste en meest innovatieve en duurzame luchthaven. Het is de best verbonden luchthaven, en nu al klimaatneutraal. Wat willen we nou nog meer? Iedereen zit altijd te zeuren, maar wat willen we nog meer? KLM is de duurzaamste airline. En in Europa is Schiphol een topper op het gebied van directe connectiviteit, wereldwijd behorende tot de top op het gebied van hubconnectiviteit. Laten we dat allemaal niet vergeten. Never change a winning team.

En waarom moeten we die luchthaven überhaupt gaan verplaatsen? Meneer Baudet kan wel zeggen dat het niet zo is, maar als een CEO van Schiphol zegt dat Schiphol tot 800.000 bewegingen kan groeien, dan is dat gewoon zo. Hij was niet de eerste de beste. Die man gaat niet zomaar uit zijn nek staan kletsen. Die weet dus echt donders goed wat er kan met zijn eigen luchthaven. Dat zei hij al heel lang geleden. Schiphol kan dus groeien tot 800.000 zonder al te hoge kosten. Maar ook al gaan we alles naar de zee verplaatsen, er blijven sowieso vliegtuigen laag boven het vasteland vliegen. Dat zeiden ook ter zake deskundigen.

Ik weet niet of meneer Laçin even iets wil vragen ...

De voorzitter:

Ja, hij heeft een beetje van die bambiogen, want hij weet al dat hij alle ...

De heer Graus (PVV):

Nou, dat vind ik niet. Ik vind hem juist altijd heel boos kijken. Daar komt hij nooit meer vanaf, van dat "bambi". Ik ga u vanaf nu altijd Bambi noemen.

De heer Laçin (SP):

Dat krijg je nou, voorzitter.

De voorzitter:

Eigenlijk zijn alle interrupties al op, maar vooruit. Uw laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Mijn medewerker ging heel hard lachen toen u dat zei. Dat ga ik nog heel vaak terugkrijgen, volgens mij. Ik heb wel een serieuze vraag aan de heer Graus. Hij houdt vast aan 800.000 op Schiphol omdat een CEO dat heeft gezegd. Wie vertrouwt de heer Graus meer: de CEO — dan doelt u, denk ik, op Jos Nijhuis — of ...

De voorzitter:

"Of mij", roept de heer Baudet.

De heer **Laçin** (SP):

Dat was niet de vraag, maar we kunnen dat meenemen. Wie vertrouwt hij meer: Jos Nijhuis dan wel Thierry Baudet, of de Onderzoeksraad voor Veiligheid en het NLR, die echt wel grenzen stellen aan de groei op Schiphol, met allerlei kanttekeningen over veiligheid? Vasthouden aan 800.000 omdat een CEO dat zegt terwijl die rapporten er liggen, vind ik iets te zwak en eigenlijk niet kunnen.

De heer **Graus** (PVV):

De heer Dijkstra heeft het al aangehaald, net als ik tijdens alle luchtvaartdebatten: we kunnen al heel vlug groeien. De heer Dijkstra noemde 540.000 vliegbewegingen. Ik heb altijd gezegd dat je heel vlug kunt groeien tot 600.000. Dan zijn we voorlopig al uit de brand. Feitelijk kan Schiphol groeien tot 800.000 vliegbewegingen. Dat blijft staan ...

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

Dat is toen al bekeken door Schiphol, dus waarom zou je het wiel twee keer moeten uitvinden?

Er blijven altijd, ook al ga je verplaatsen, vliegtuigen laag boven het vasteland vliegen. Ik merk dat KLM en Schiphol helemaal niet zo enthousiast zijn, maar ook de visserij en de maritieme sector zijn helemaal niet enthousiast. Het eiland gaat volgens sommigen 40 tot 50 miljard kosten. Hier worden lagere bedragen genoemd, maar we weten dat zo'n project altijd duurder gaat uitvallen en langer gaat duren. Dat werd ook al gezegd. Feitelijk is dat zo. Het gaat altijd fors meer kosten. Dat voorspellen heel veel mensen. Men voorspelt ook grote gevaren voor het maritieme leven en het hele ecologische systeem. Die zogenoemde brede haalbaarheidsstudie, die zeven of acht jaar gaat duren, gaat al tientallen miljoenen aan publiek geld kosten, terwijl we goede zorg voor onze ouderen in dit land niet eens goed op orde hebben. Nog steeds liggen mensen in vuile luiers in hun bedjes; zij worden niet goed verzorgd. We hebben dus heel andere prioriteiten. Wij denken dat daarin geïnvesteerd moet worden. Wij prefereren ook nog wel andere investeringen. Vandaar dat wij niet verder willen gaan.

Tijdens het onlangs gehouden rondetafelgesprek bleek ook dat de luchthaven niet te dicht bij de kust kan worden gebouwd. Er wordt gesproken over 10 mijlen. Elke mijl meer kost plusminus geloof ik een miljard. Dat zou ook nog wel eens zo kunnen zijn. Er blijft ook geluidsoverlast. Er werd zelfs gezegd dat er meer visuele geluidsoverlast komt; zo werd dat door een ter zake deskundige genoemd. Horizonvervuiling werd al door mijn collega genoemd. Er zou ook sprake kunnen zijn van een grotere verspreiding over delen van het land, waaronder Noord-Holland. De harde, onbemmerde zeewind gaat voor meer overlast zorgen. Het zoutwater verhoogt de onderhoudskosten met minimaal 10%. De edelmetalen motoren van vliegtuigen zijn zeer gevoelig voor zoutwater. Ook kan de aan- en afvoer van passagiers en luchthavenpersoneel kan voor lange reistijden en hoge kosten zorgen. Dat is helemaal nog niet exact in beeld gebracht, evenals de gevolgen voor de vrachtluchten niet. Dat zijn dus allemaal dingen die meetellen.

Mijn fractie zal dus geen steun verlenen aan dure haalbaarheidsstudies. Wij willen de benodigde tientallen miljarden anders inzetten en gebruiken ten behoeve van ons volk en vaderland. Misschien kunnen we trouwens beter een onderzoek doen naar hoe groot Schiphol exact kan groeien, met hoeveel vliegbewegingen. Dat is misschien mijn voorstel, omdat wat de heer Nijhuis als ter zake deskundige ooit heeft gezegd in twijfel wordt getrokken. Zo'n onderzoek hoeft helemaal niet veel te kosten. Met alle respect, maar wat daarover is gezegd, wordt in twijfel getrokken. Daarom zeg ik het. De heer Baudet steekt zijn duim omhoog, dus die heb ik al binnen. Laten we daar maar eens naar gaan kijken.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

De heer **Graus** (PVV):

Goedenacht, mevrouw de voorzitter. Tot morgenvroeg weer!

De **voorzitter**:

Ja, morgen zien we elkaar weer.

De heer **Graus** (PVV):

In de tweede termijn ziet u mij vanavond niet, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik hoor het, maar morgen zie ik u weer.

De heer **Graus** (PVV):

Ik zit midden in de begrotingsbehandelingen. Ik kan niet meer meedoen aan dit soort zinloze debatten. Ik ga dat niet doen.

De **voorzitter**:

Nee, dat mag u niet zeggen!

De heer **Graus** (PVV):

Nee, nee, maar ik bedoel: nu voor mij en voor mijn partij. Wij hebben hier verder niks meer te winnen. Nu komt de heer Baudet. Had ik maar niks gezegd!

De heer **Baudet** (FvD):

Van alle mensen in dit huis had ik toch van u niet verwacht dat u ons werk hier zinloos zou noemen, meneer Graus!

De heer **Graus** (PVV):

Ik zei erachteraan: voor mijn partij. Wij hebben niks te winnen, want wij willen niet doorgaan. Daar brengt een tweede termijn geen verschil in. Ik ga er dus verder mijn tijd niet aan verdoen, want ik zit midden in een begrotingsbehandeling. Ik heb hier de hele dag met de voorzitter gezeten, en morgen ook weer de hele dag.

De voorzitter:
Ja, morgen ook weer.

De heer Graus (PVV):
Ik heb dus andere zaken en ga mijn tijd niet verdoen. Ik heb niks meer in te brengen in de tweede termijn. Ik zal netjes blijven zitten als ik u daar een plezier mee doe, want ik weet dat u me graag ziet, maar ik ga verder niks meer inbrengen.

De heer Baudet (FvD):
Mag de heer Graus gaan?

De heer Graus (PVV):
Nee, nee, ik blijf zitten.

De heer Baudet (FvD):
Nee, het is goed. U mag naar huis.

De heer Graus (PVV):
Ik zei tegen de voorzitter: ik kom niet terug in de tweede termijn.

De heer Baudet (FvD):
Het is oké!

De voorzitter:
Oké. U ziet wel dat u gemist wordt als u weggaat. Dat is wat de heer Baudet probeert te zeggen, denk ik.

De heer Graus (PVV):
Maar u ziet dat iedereen denkt vanuit zijn eigen referentiekader, voorzitter. U ziet de heer Laçin als een bambi. Ik zie hem altijd als de grote boze wolf.

(Hilariteit)

De voorzitter:
Dank u wel, meneer Graus! Dit was de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik schors de vergadering voor tien minuten en dan gaan we verder.

De vergadering wordt van 21.09 uur tot 21.23 uur geschorst.

De voorzitter:
Voordat ik de minister het woord geef, wil ik een beroep op de woordvoerders doen om de interrupties kort te houden. Zo te zien is iedereen het daarmee eens. Het woord is aan de minister.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dank u wel, voorzitter. Het was een boeiende eerste termijn van de Kamer. Het gaf een goed beeld van de enorme complexiteit van het vraagstuk. Ik heb zelden zo veel ver-

schillende invalshoeken en opinies op één onderwerp in de Kamer meegemaakt. Het begon natuurlijk met de aanvrager van het debat, de heer Baudet, die nu niet aanwezig is.

De voorzitter:
Volgens mij is hij er wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ongetwijfeld. Hij zal vast ergens meeluisteren. Hij begon met het grootse en meeslepende verhaal. Daar kreeg ik een beetje een associatie met Marsman bij:

Grootsch en meeslepend wil ik leven!
hoort ge dat, vader, moeder, wereld, knekelhuis!

Dat soort sfeer riep dat bij me op. Daarna kwam het verhaal dat alle techneuten en ingenieurs, ook bij RWS, dat natuurlijk een fantastische uitdaging zouden vinden. De heer Stoffer heeft ook iets gezegd over hoe er in het verleden al over gesproken is. Dat herken ik natuurlijk helemaal. Als één land het zou kunnen, dan denk ik ook echt dat het Nederland zou zijn. Overal over de hele wereld waar ik kom, iedereen is altijd vol ontzag over de Deltawerken, over de Afsluitdijk, over het feit dat je op Schiphol landt en je je dan een aantal meters onder de zeespiegel bevindt. Dat vinden mensen allemaal ontzettend indrukwekkend. Als er één land is dat het zou kunnen, dan zij wij dat. Het is de droom van heel veel mensen om daar dan aan te mogen werken. Dat herken ik meteen.

Aan de andere kant herken ik natuurlijk ook heel veel van de kritische vragen die in de Kamer zijn gesteld. Zowel aan de baten- als aan de lastenkant zijn er de nodige onzekerheden. Kijk eens naar hoe druk het tegenwoordig op de Noordzee is. De heer Paternotte zoomde in op de batenkant. Wat zou het voor de woningbouw kunnen betekenen? We weten het allemaal niet precies. Wat we vooral weten, is dat er toch nog heel veel vragen zijn, ook al is er in het verleden door Flyland langdurig en uitgebreid onderzoek naar gedaan.

Ik geef de Kamer mee dat onderzoek nooit gratis is. Dat Flylandonderzoek heeft in het verleden 50 miljoen gulden gekost, terwijl het niet het antwoord op alle vragen heeft gegeven. Anders hadden we er nu ook niet zo veel nieuwe vragen bij gehad. Eigenlijk vond ik het voorstel van de heer Stoffer wel interessant. Hij kwam met het idee van een drietrapsraket. Op het hoogste abstractieniveau gaat het om de vraag waar we in Nederland met de luchtvaart naartoe willen. Daar hebben wij het proces van de Luchtvaartnota voor ingezet. Ik heb daar steeds met de Kamer over gesproken. Schiphol in zee is een van de dingen die daarin afgewogen en besproken kan worden. Als ik de heer Stoffer goed heb begrepen, is het zijn idee om binnen die Luchtvaartnota randvoorwaarden op te stellen waaraan zo'n vliegveld in zee zou moeten voldoen.

Je moet het natuurlijk wel afwegen tegen alle andere opties. De Luchtvaartnota moet een brede afweging maken. Ik wil — let op, meneer Van Raan — ook het woord "krimp" in de mond nemen. Ik ben erg voor krimp van de hinder, van de overlast. Ik denk dat we elkaar daarop in ieder geval vinden. Dat is het soort krimp waar we allemaal blij van worden. Dat is natuurlijk ook een van de randvoorwaarden die we

al aan Schiphol hebben meegegeven. U memoreerde dat goed toen u zei: hoe zit dat nou met de CEO van KLM die zegt "we gaan in één keer doorstoten naar de 540"? Ik kan me niet anders voorstellen dan dat hij daarmee ook heeft bedoeld: onder de conditie dat ze ook daadwerkelijk kunnen leveren in hinderbeperking. Anders zou hij het echt verkeerd hebben gezegd. Dat zijn in ieder geval de heel heldere randvoorwaarden. De heer Paternotte had het er nog over en anderen hebben het ook gememoreerd. Zo zei de heer Amhaouch: eerst leveren in die hinderbeperking, want anders wordt er niet gegroeid. Dat is, denk ik, heel duidelijk en als hij iets anders heeft gezegd, heeft hij zich misschien onzorgvuldig of niet volledig daarover uitgesproken.

De voorzitter:

Een korte interruptie, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Een korte interruptie. Hij sprak de buitenlandse pers in het Engels toe, maar het citaat, vertaald naar het Nederlands, luidt: de regering besloten heeft naar 540.000 vliegbewegingen te groeien. Dat zei hij zonder kwalificaties.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dan is dat niet correct.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan is dat niet correct.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar heeft de regering niet toe besloten. De regering heeft besloten dat de NLR heeft aangegeven dat er op Schiphol in verband met de veiligheid binnen het huidige concept tot maximaal 540.000 kan worden gegroeid en dat er mogelijk stapjes in groei te verdienen zijn door hinderbeperking te realiseren. Dat moet vooraf, want we willen dat beoordelen voordat er gegroeid kan worden. Zo simpel is het.

De voorzitter:

De tweede vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dus KLM-baas Pieter Elbers heeft het verkeerd gezegd, zegt de minister in deze Kamer. Ik denk dat dat correct is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zeg ik niet, want u citeert iets wat hij ergens gezegd zou hebben. Dat kan ik niet controleren. Ik kan alleen maar bevestigen wat ik zelf zeg en wat wij als kabinet hebben besloten.

De voorzitter:

Helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U moet dat dan bij de heer Elbers navragen.

Ik kom toch nog even terug op de vraag wat we nog willen onderzoeken. Er zijn nog ontzettend veel vervolgvragen. Velen van u zeiden, terwijl ze die vragen stelden, dat zij niet verwachten dat ik daar vanavond een antwoord op zou kunnen geven. Dat is ook zo. Wat doet het bijvoorbeeld voor de natuur in de Noordzee? Hoe verhoudt zich dat tot de windparken? Wat doet het als we een tunnel onder het duingebied door moeten graven? Wanneer zou je precies de opbrengsten van de woningbouw, en welke opbrengsten dan ook, kunnen gaan inzetten voor een luchthaven? Hoeveel vluchten zouden daar moeten plaatsvinden wil het rendabel zijn? Wat zou je er dan voor over hebben?

Er zijn vandaag dus ontzettend veel vragen gesteld. Ik denk dat de heer Stoffer daar een werkbaar voorstel voor heeft gedaan door te zeggen: laten we nou eerst binnen de Luchtvaartnota kijken welke randvoorwaarden er dan zouden zijn. Aan welke belangenafweging zou een vliegveld in zee moeten voldoen? Hoe verhoudt zich dat tot andere scenario's? Mevrouw Kröger zei "het moet wel" en de heer Van Raan zei net als de heer Laçin "klimaat en natuur moeten goed meegewogen worden". Al die zaken nemen we mee in de Luchtvaartnota en daaruit zou kunnen volgen dat je, als je de juiste randvoorwaarden hebt, de volgende stap kunt zetten. Dat is dat je de onderzoeksvragen die je daar dan voor nodig hebt, daar op kunt laten volgen. Zo heb ik de heer Stoffer althans begrepen en anders moet de heer Stoffer het maar corrigeren.

Je zou dan dus een plan kunnen uitwerken en pas daarna zou de vervolgstap gezet kunnen worden dat je zegt: we hebben nu alle vragen beantwoord. En dan zou je er vervolgens toe over kunnen gaan dat je een MKBA gaat doen. We zouden dus nu in de Luchtvaartnota kunnen gaan kijken onder welke randvoorwaarden "Schiphol in zee" kan en hoe we dat aan u inzichtelijk kunnen maken. Ik voel het eigenlijk zo aan dat de Kamer zegt: we willen toch nog wel een aantal vragen opgelost hebben. Dat zou, denk ik, dan een werkbare stap zijn.

Om nu al te zeggen, op voorhand en zonder dat we de brede afweging in de Luchtvaartnota hebben gemaakt, dat we een heel kostbaar nieuw onderzoekstraject ingaan, vind ik echt te vroeg. Ik gaf u al aan dat Flyland 50 miljoen gulden heeft gekost, maar toch ook veel vragen opengelaten. Ik denk dat we echt een klein stapje verder moeten trechteren. Ik heb het geld ook gewoon niet, want onderzoek is nooit gratis. Dan moet er ook ergens een voorstel komen waar ik het geld vandaan moet halen. Ik denk dat we daarom echt een stap verder moeten zijn, dat er echt in de Luchtvaartnota een keuze zou worden gemaakt: dit is toch een kant die wij op willen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

We hebben binnenkort de begrotingsbehandeling, dus als we geld willen vinden, dan zou het daar moeten. Maar ik zou de grondhouding van de minister willen proeven. Staat ze er op zich positief in, of is dit een manier om het langzaam te laten doodbloeden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik sta er open in. Ik ben een pragmatisch mens. Vele leden in de Kamer hebben vanavond de vraag gesteld voor welk probleem dit een oplossing is. Als het voor de veiligheid

een oplossing kan zijn, als het voor de overlastbeperking echt een oplossing zou kunnen zijn, of als het een geweldige opsteker zou zijn voor de woningbouw, dan zouden dat heel goed redenen kunnen zijn om verdere haalbaarheidsstudies te gaan doen. Ik denk dat we eerst die fundamentele keuze een beetje netjes door het proces moeten laten gaan. We gaan geen jaren meer doen over die Luchtvaartnota. Die komt deze winter in concept naar u toe. Daarbinnen zou ik het verder willen inkaderen. Nogmaals, ik herken ook bij ons op het ministerie, bij RWS en in de samenleving mensen die ervan dromen om zo'n project te realiseren. Ik denk dat iedere minister die zo'n project zou mogen trekken dat geweldig zou vinden. Maar het moet dan wel echt een oplossing zijn. Ik zie ook veel haken en ogen. Daar ben ik heel realistisch in.

De voorzitter:
Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb die niet voor niets allemaal nog eens een keer voor u op een rijtje gezet, juist om zo veel mogelijk in beeld te brengen van wat we nu weten, wat de voetangels en -klemmen zijn in de discussies over de Noordzee. Niemand kan ontkennen dat het daar steeds drukker wordt, dat we met de windparken zitten die we ook met z'n allen belangrijk vinden en die we ook willen. We zien ook allemaal dat de visserij visgronden moet afstaan voor de windparken. We zien dat we ten aanzien van de mariene ecologie uitdagingen hebben. Het is eigenlijk te veel om op te noemen. Dat moeten we allemaal in die Noordzee realiseren, terwijl dat natuurlijk ook gewoon een groot natuurgebied is. Dat ben ik met de heer Van Raan eens. Daar moeten we zorgvuldig mee omgaan.

De voorzitter:
Gaat u verder. O, de heer Baudet heeft een vraag.

De heer Baudet (FvD):

Ik werd getriggerd door het woordje "pragmatisch". Ik vind dat altijd een beetje gevaarlijk soort mensen die pragmatisch zijn. Ook in de politiek moet je weten waar je heen wilt. Voor wie pragmatisch wil gaan zeilen, is elke wind even gunstig en dan kom je nooit ergens uit. Je moet een beetje een beeld hebben. Ik wilde de minister op één punt iets vragen naar dat beeld. Dat is namelijk de groei. Is zij van mening dat Schiphol verder moet groeien, of in ieder geval dat onze luchtvaart moet groeien, of niet zo? Heeft ze daar alleen maar pragmatische ideeën over?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even over pragmatiek, ik ben toch wel resultaatgericht. Dat mag ook verwacht worden van een minister. Dan is het wel zaak dat je heel praktisch kijkt hoe je daar komt. Zo is het bedoeld en niet dat we gewoon maar doen wat er mogelijk is. In uw voorbeeld herken ik me niet.

U vraagt of de luchtvaart moet groeien. Alle voorspellingen zijn dat de luchtvaart wereldwijd gaat groeien. In Nederland hebben we te maken met een plafond. Er is bij de omwonenden van Schiphol echt een maximum bereikt van wat

men aan hinder kan verdragen. Er kan dus alleen maar gegroeid worden als die hinder naar beneden gaat. Hoe zich dat op de lange termijn, waar we het bij een vliegveld in zee over hebben, gaat ontwikkelen, weten we niet. De verduurzaming van de luchtvaart met vliegtuigen die stiller worden, het plan van de heer Dijkstra en de heer Paternotte, ten aanzien van elektrisch vliegen, synthetische kerosine: wat gaat dat doen? Is dat de oplossing voor de CO₂-problematiek? Dat weten we niet. Ik vind dat we volop moeten inzetten op het aanjagen van de innovatie om dat te ontwikkelen. Maar ik denk dat niemand nu kan voorspellen hoe het er in 2050 voor staat, want in theorie is een heel groot deel van het probleem opgelost als we volledig schoon en volledig stil vliegen. Ik denk dat als er geen klimaat- of milieu-issuë meer is, zelfs de heer Van Raan niet tegen het vliegen an sich is. Maar zover zijn we nog lang niet, dus ...

De heer Baudet (FvD):
Ja, dus. Maak de zin eens af?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dus ik zou nog niet weten waar we dan voor staan.

De heer Baudet (FvD):

Dan is het dus onmogelijk om beleid te maken. Niemand weet wat er in de toekomst allemaal gebeurt, niemand kan het voorzien. Misschien hebben we wel vliegende schotels. Who knows? Dus we gaan niks doen? Is dat dan uw positie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. We kijken nu in de Luchtvaartnota waar we met de luchtvaart in Nederland naartoe willen. Voorlopig hebben we gezegd dat we de hinder moeten beperken. Dat is voor de korte termijn. We hebben hier nu juist die vraag liggen. De heer Van Raan wil graag krimp en de heer Graus zegt veel hogere aantallen op Schiphol kwijt te kunnen. Ik kijk daar pragmatisch naar: wat is haalbaar? De deskundigen zeggen dat je binnen het huidige concept op Schiphol max 540.000 zou kunnen vliegen onder alle voorwaarden. Maar er spelen ook vragen als: willen we concentreren op Schiphol of willen we meer van het hele netwerk van andere luchthavens gebruikmaken? Die onderwerpen komen allemaal in de Luchtvaartnota aan de orde.

De heer Baudet (FvD):

Daar ben ik me van bewust, maar het idee is nu juist dat een bestuurder zegt welke kant we uitgaan. Het zou toch niet erg bevredigend zijn als u voortdurend maar blijft wijzen naar allemaal vraagstukken en allerlei Kamerleden die verschillende dingen willen. Wat wilt u?

De voorzitter:
Wat wil de minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik wil een duurzame luchtvaart met een hubfunctie, connectiviteit. U hecht belang aan het vestigingsklimaat; dat ben ik zeer met u eens. Het is natuurlijk belangrijk voor Nederland dat wij die connectiviteit direct met de rest van de

wereld hebben, zodat wij niet via Parijs, Frankfurt of Londen de rest van de wereld moeten bereizen. Dat vind ik ontzettend belangrijk.

De voorzitter:
De laatste vraag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Daar is grote werkgelegenheid mee gemoeid. Dat zijn de zaken waar ik voor sta en dat dan op een duurzame manier.

De heer Baudet (FvD):
Maar het is weer eromheen kletsen. Als je die connectiviteit, die verbondenheid van Nederland met de wereld belangrijk vindt en je kijkt naar de ontwikkeling van de luchtvaart in de wereld, dan kun je toch de conclusie trekken dat wij daarmee dus moeten groeien en dat 500.000 vliegbewegingen per jaar niet genoeg is. 750.000 vliegbewegingen per jaar is ook niet genoeg. Als je dat wil, als dat een doel is — en wij willen dat ook — dan moet je accepteren dat wij verder moeten groeien. Er is geen mogelijkheid om te zeggen: ik wil die connectiviteit behouden, maar we kunnen dan wel op zo'n 540.000 vliegbewegingen per jaar blijven hangen. Het is het een of het ander. Als je dat doet, als je blijft hangen op 540.000 vliegbewegingen, dan gaat de connectiviteit omlaag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Volgens mij ben ik er nog nooit op betrapt dat ik zou willen dat de luchtvaart in Nederland zou blijven hangen, maar verschillende dingen kunnen daar wel aan bijdragen. Ik ben het zeer eens met moties die Kamerbreed zijn aangenomen — ik weet niet of u daar ook steun aan heeft gegeven — om te kijken wat je voor de korte afstanden met de trein aan alternatieven kunt bieden.

De heer Baudet (FvD):
Absoluut niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan was u een van de weinige partijen. Het is uw goed recht om daar anders over te denken, maar de meerderheid van de Kamer — ik kan me daar samen met de staatssecretaris zeer in vinden — ziet op die korte afstanden, bijvoorbeeld naar Brussel of Parijs, een prima alternatief in de trein. Zo is er nog een rijtje bestemmingen waarmee we flink aan de slag zijn en waarbij we kijken of we het product "trein" aantrekkelijker kunnen maken. Mevrouw Kröger heeft daar vandaag ook weer aandacht voor gevraagd: wat is daar mogelijk? De heer Amhaouch kwam met het concept van de zweeftrein. Er zijn dus allerlei dingen mogelijk om voor de korte afstanden een alternatief te bieden.

De voorzitter:
Meneer Baudet, uw laatste vraag.

De heer Van Raan (PvdD):
Alweer de laatste vraag?

De voorzitter:
Dit is echt de laatste vraag.

De heer Baudet (FvD):
Dat gaat om bestemmingsverkeer. De clou van het succes van Schiphol is nou juist het transferverkeer. Dat is 70% van de passagiers. Dat kan dus juist niet met de trein. Dan werkt het niet. Je kunt alleen die hubfunctie houden als er vliegtuig-naar-vliegtuigverkeer is. U creëert dus een oplossing voor het verkeerde probleem.

De voorzitter:
Goed, u heeft uw punt gemaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De heer Baudet had beloofd om heel goed naar de heer Amhaouch te luisteren. Ik kan me nog herinneren dat de heer Amhaouch schetste dat er in de huidige verdeling juist heel veel vluchten op de korte afstanden zijn. Als je die kunt vervangen door de trein, dan kan dat internationale hubverkeer daar toch voor in de plaats komen? Zo'n slot kun je dan gewoon voor intercontinentaal gebruiken.

De heer Baudet (FvD):
...

De voorzitter:
Nee, u bent echt genoeg geweest. Ik ga naar de heer Van Raan. Niemand hoort wat u nu zegt, meneer Baudet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Misschien dan nog één poging.

De heer Baudet (FvD):
...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
We hebben het juist over de niet-overstappers, de mensen die ...

De voorzitter:
Meneer Baudet, dit kan echt niet. Alles wat u roept, komt niet in het verslag, want de microfoon staat uit. Op dit moment moeten we verder. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):
Ik zou de heer Baudet wel willen helpen in dezen. Misschien was hij de vorige keer niet bij het debat. Dat zou kunnen. Excuus aan de heer Baudet als hij dit negatief opvat. Zo is het niet bedoeld. Ik wilde duidelijk maken dat de minister in het vorige debat duidelijk heeft gezegd dat ze, zoals in het regeerakkoord staat, voor de groei van luchtvaart is. Dat klopt toch? Dan heeft de heer Baudet zijn antwoord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Daarom zei ik ook dat ik nog niet eerder beschuldigd ben van het feit dat ik de boel ... Ik weet niet eens meer hoe hij het precies zei.

De voorzitter:

Nee, meneer Baudet, wacht heel even. U mag iets toelichten, maar geen vragen meer stellen.

De heer Baudet (FvD):

Het gaat niet om groei in de zin van 500.000 vluchtbewegingen naar 501.000 vluchtbewegingen. Dat is ook groei. Het gaat om de vraag wat voor soort groei je wilt bereiken. Noem eens een getal. 700.000, 800.000 ...

De voorzitter:

Nee, u bent genoeg aan de beurt geweest. Ik ga naar mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een bijzonder moment om de minister te horen pleiten voor het stevig vervangen van korteaafstandsvluchten door treinen. Zij wil daar volledig op inzetten. Ik hoorde haar tegen de heer Baudet verkondigen: meer treinen, minder vliegen. Mijn vraag gaat over een opmerking die eerder is gemaakt. De minister zei: ja, in theorie, in theorie vliegen we in 2050 schoon en stil. Daar sprak voor mij eigenlijk uit dat de minister zelf ook niet denkt dat we in 2050 echt klimaatneutraal en stil vliegen. Klopt dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. Ik hoop natuurlijk. We hebben niet voor niets met elkaar die doelen afgesproken. Die moeten we ook halen. Ik bedoelde met dat "in theorie" dat we niet precies weten hoe het er dan precies voor staat. Daarom koppelde ik er ook aan dat er, als het zover is, heel veel problemen zijn opgelost en we waarschijnlijk heel anders aankijken tegen de luchtvaart. Met "in theorie" bedoelde ik alleen maar dat het nu nog geen praktijk is en dat we ook nog niet precies weten hoe dat er dan uit gaat zien. Hebben we dan synthetische kerosine of niet? Ik hoop dat we die al veel sneller hebben, maar dat weten we niet. Wie weet hebben we dan wel weer een heel ander iets verzonnen om in de luchtvaart te gebruiken om je te verplaatsen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In theorie vliegen we inderdaad klimaatneutraal in 2050, maar dat is nog hoogst onzeker. Ik denk dat je precies vanwege de onzekerheden die de minister hier schetst, de ongelooflijke onzekerheden rond de technologische innovaties van de luchtvaart, voorbereid moet zijn op alle scenario's. Dus moet je ook voorbereid zijn op een scenario waarbij de technologische ontwikkelingen er niet zijn om in 2050 klimaatneutraal te zijn en je zult moeten krimpen. Het zou dus ook kunnen dat we niet de technologie hebben. Is de minister het met me eens dat we ook dat scenario moeten uitzoeken om een planning te hebben voor alles wat kan gebeuren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat dat ook weer uitstekend past in wat ik dan nog maar weer even de drierapsraket van de heer Stoffer noem, want binnen de Luchtvaartnota zouden natuurlijk de afspraken die we hebben gemaakt in het kader van de duurzame luchtvaart een van de randvoorwaarden kunnen zijn die je meegeeft, bij welk scenario dan ook, ook dat van een vliegveld in zee.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als je verschillende scenario's gaat uitwerken en er grote onzekerheid is over de technologische innovaties in de luchtvaart — dat zijn de minister en ik met elkaar eens — zal je ook een krimpscenario moeten uitwerken, want krimp is eigenlijk de enige manier om CO₂ te reduceren. Het is een scenario dat je hoopt te vermijden, maar dat je in ieder geval uitgewerkt moet hebben om in de besluitvorming mee te kunnen nemen. Daar ging mijn vraag eigenlijk over.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik nog weer een keer terug op de randvoorwaarden die we met elkaar afspreken, ook in die Luchtvaartnota. Als alle dingen die wij verwachten niet te realiseren zijn, zou het in een ultieme consequentie daartoe kunnen leiden. Dat heb ik ook steeds naar de heer Van Raan aangegeven. Wij gaan daar niet van uit, natuurlijk.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even kijken. Dan kom ik op wat specifieke vragen. Over de heer Elbers heb ik het al gehad. De heer Paternotte heeft het gehad over de kosten en de baten en dat die nog niet helemaal diep genoeg zijn uitgewerkt. Dat ben ik natuurlijk direct met hem eens. Ik ben blij dat hij nog een keer onderstreept dat de veiligheid op één blijft staan. Dat zou natuurlijk ook een van de randvoorwaarden moeten zijn, dat je geen concessies gaat doen. Als je Schiphol naar zee zou verplaatsen mag het natuurlijk niet onveilig worden. Ik denk dat dit bij uitstek allemaal zaken zijn die we ook in de Luchtvaartnota verder mee kunnen nemen.

De heer Stoffer heeft nog gevraagd naar een drijvend eiland. Dat is nog weer een nieuwe complexiteit, samen met de getijdecentrale die eraan te koppelen valt. Dat zou ik dan ook weer willen meenemen. Laten we eerst uw eigen voorstel volgen en eens kijken waar we binnen de Luchtvaartnota uitkomen. Als we dan zeggen dat dit het pad is dat we samen op willen, zou je uw vervolgstappen ook kunnen zetten en, eventueel in combinatie met het bedrijfsleven, kunnen bekijken of dat nog een combinatie zou kunnen zijn. Ik kan daar nu verder geen zinnig antwoord op geven.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eigenlijk kom ik bijna tot de slotconclusie dat het mij zinvol lijkt om dit verder in te trechteren in de Luchtvaartnota, zodat we dan het totaalbeeld hebben van waar we met de luchtvaart in Nederland naartoe willen gaan, welke randvoorwaarden bij alle scenario's moeten gelden en hoe Schiphol in zee zich daartoe dan verhoudt. Daarna zouden we dan een vervolgstap kunnen zetten.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had een ander beeld geschetst van Schiphol in zee en, vanuit alle provincies in Nederland, hele goede treinverbindingen daarnaartoe om vervolgens daar op het vliegtuig te stappen. Dat lijkt me een beetje lastig in de Luchtvaartnota. Of zie ik dat verkeerd en kan dat wel worden meegenomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat dat wel degelijk een rol speelt in de Luchtvaartnota. Ik heb uw Kamer dat eigenlijk al indirect toegezegd en ook de staatssecretaris heeft dit gedaan. In de Luchtvaartnota moeten we met elkaar toch ook iets vinden van dat dilemma over de korte afstanden. Kies je ervoor dat dat ook allemaal met de luchtvaart mogelijk moet zijn? Of ga je daar ook inzetten op alternatieven via de trein? Eigenlijk hebben we met elkaar al de keuze gemaakt dat we daar waar het kan, zo snel mogelijk willen proberen om de trein concurrerender te laten zijn. Er zijn daarvoor al een aantal trajecten geïdentificeerd. Zowel Schiphol als KLM als de NS is daar al mee aan de slag. We hopen u aan het eind van dit jaar daar iets meer over te kunnen melden. De vraag in hoeverre de trein op welke afstand een alternatief is, is wel degelijk een afweging die in de Luchtvaartnota wordt meegenomen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik begrijp dat dat voor Europese trajecten is, maar ons doel was dat mensen die in Groningen of Drenthe wonen, heel snel naar de Randstad kunnen komen en dat we daar die trein voor gebruiken. Als we plannen maken over Schiphol in zee, moeten we dat ook stroomlijnen. Dat punt moet wat ons betreft ook worden meegenomen. Kan de minister dat toezeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De staatssecretaris heeft een heel ambitieuze visie neergelegd, ook voor het spoor in Nederland en ook voor het grensoverschrijdende verkeer. Daarin wordt er hard aan gewerkt. Als je in de Luchtvaartnota terecht komt op Schiphol in zee, zul je toch ook zowel de verbinding naar land moeten maken als ook de feeding naar die luchthaven. Natuurlijk moet je, als je die luchthaven zou willen, ook kijken hoe je de bereikbaarheid landzijdig voor elkaar moet krijgen. Uiteraard.

De voorzitter:

Goed. Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij heb ik geen losse vragen meer laten liggen.

De voorzitter:

De eerste termijn was ook een debat onderling, is mij opgevallen. Ik zie de heer Baudet allerlei gebaren maken. Meneer Laçin?

De heer Laçin (SP):

Volgens mij heb ik het antwoord op één vraag van mij niet gehoord. Wat doen we, in het geval van Schiphol in zee of een luchthaven in zee met de grond rondom Schiphol? Wat zou het kosten om die grond te reinigen, bijvoorbeeld als we daar woningen op willen bouwen? Dit zijn vragen die niet direct te beantwoorden zijn, maar wat denkt de minister erover? De kosten voor het ontmantelen van Schiphol hoorde ik in het hele debat niet terugkomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat heb ik inderdaad bedoeld met het rijtje vragen waarop ik nu geen antwoord kan geven. Maar de heer Paternotte heeft uitdrukkelijk naar voren gebracht dat de baten onvoldoende in kaart gebracht zijn. Dat is dan natuurlijk na aftrek van mogelijke saneringskosten, want anders zijn het geen baten. Zo heb ik dat opgevat. Als we verder dit pad op gaan, zou dat natuurlijk onderdeel moeten zijn van het onderzoek; daar hebt u een punt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we nu toegekomen aan de tweede termijn. Alleen was de heer Baudet net hier, maar is dat nu niet meer. Ja, toch. De heer Baudet namens Forum voor Democratie. U heeft één minuut en twintig seconden. Ik zou maar gelijk met de moties beginnen, dat is altijd handig.



De heer Baudet (FvD):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wil graag beginnen met mijn dank uit te spreken voor de interessante gedachteswisseling met de Kamer en met de minister. Ik denk dat wij nog verder gesterkt zijn in onze overtuiging dat dit nodig is en dat we hiermee verder moeten gaan. Daarom dien ik als eerste een motie in om nu breed een onderzoek te gaan inzetten naar het definitief oppakken van dit traject.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol tegen de grenzen van zijn groei aanloopt;

voorts overwegende dat juist een groeiende luchtvaartsector essentieel is voor onze economie;

overwegende dat er vele aantrekkelijke argumenten zijn voor een nieuwe luchthaven in de Noordzee;

verzoekt de regering om in samenwerking met betrokken sectoren een breed onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden voor het bouwen van een nieuwe luchthaven op

een kunstmatig eiland in de Noordzee en de resultaten hiervan te presenteren vóór het eind van 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 686 (31936).

De heer Baudet (FvD):

Dank u wel. Dan heb ik nog een tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de quickscan over de mogelijkheden voor een luchthaven op zee bleek dat windturbines op zee de aanvliegroutes van een nieuwe luchthaven kunnen frustreren;

overwegende dat al concessies zijn verleend voor verschillende windturbineparken die de aanleg van een luchthaven in de Noordzee bemoeilijken;

overwegende dat gestreefd moet worden naar een zo makkelijk mogelijk aanlegtraject;

verzoekt de regering om een algeheel moratorium in te stellen op de verlening van concessies én op de aanleg van nieuwe windturbineparken op de Noordzee;

verzoekt de regering tevens om te onderzoeken hoe de al verstrekte concessies herroepen kunnen worden;

verzoekt de regering voorts een plan van aanpak op te stellen voor het ontmantelen van de bestaande windturbineparken op de Noordzee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 687 (31936).

De heer Baudet (FvD):

Ik ben verheugd om zoveel blijf van waardering en instemming op de gezichten van mijn ambtsgenoten te kunnen lezen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Baudet. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Brenk namens 50PLUS.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Het verplaatsen van onze nationale luchthaven naar een plek in zee met hoogwaardige aan- en afvoer via openbaar vervoer biedt wat ons betreft echte kansen, en die kansen moeten we pakken. Daarom hebben wij toch de behoefte om, ondanks de opmerkingen van de minister, een motie in te dienen. Misschien willen we die aanhouden, maar dan moet ik echt vertrouwen hebben dat deze minister ervoor wil gaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het feit dat Schiphol tegen zijn grenzen aanloopt;

overwegende de slechte luchtkwaliteit en de hoge geluidsbelasting rondom met name Schiphol;

verzoekt de regering in vervolg op de quickscan een nader, diepgaand onderzoek naar de ontwikkeling van een luchthaven in zee op te starten met als doel het realiseren van een luchthaven in zee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 688 (31936).

Dank u wel, mevrouw Van Brenk. De heer Laçin namens de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter, en dank ook aan de minister voor de beantwoording. Ik heb geen moties. Dat zal de minister misschien verbazen.

Wat ik in dit debat duidelijk heb geprobeerd te maken, is dat de korte termijn moet worden gescheiden van de lange termijn. Door de antwoorden van de minister, omdat we dit idee nader moeten onderzoeken en omdat we nog veel vragen hebben die vandaag niet beantwoord kunnen worden, denk ik dat verder onderzoek nodig is om hierin een afweging te maken. Ik wil nogmaals benadrukken dat wat ons betreft de korte termijn gescheiden is van de lange termijn en dat we geen aantallen of groei moeten koppelen aan een eventueel verder onderzoek en eventuele realisatie daarna. Dat wilde ik gezegd hebben. Om dat te versterken staat mijn naam ook onder een motie die de heer Paternotte straks zal indienen om dat onderzoek te realiseren met allerlei randvoorwaarden die ik in mijn bijdrage heb genoemd.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. U hoeft niet per se elke keer een motie in te dienen, toch? Helemaal niet. Dan ga ik naar de heer Remco Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank. Schiphol is de luchthaven waar nu jaarlijks miljoenen reizigers, passagiers vertrekken en vele mensen hun boterham verdienen, met talloze verbindingen met de rest van de wereld. Het is belangrijk dat we koesteren wat we hebben — we hebben echt goud in handen — en dat waar mogelijk ook versterken. Nederland is daardoor een sterk land, aantrekkelijk, ook internationaal. Nationaal geldt voor de VVD dat we de luchtvaart verder willen verduurzamen met beperking van de hinder. De hinder krimpen, zo noemde u dat, is dan het devies. Schiphol kan wat ons betreft daarbinnen verder groeien van de huidige mainport naar een metropoolairport van formaat, met bewoning erbij, Schipholstad. Die luchthaven zal overal ter wereld als voorbeeld gezien worden in de komende tientallen jaren als het gaat om reizigersgemak, bereikbaarheid en de kwaliteit van leven. Ik zie een plek die zowel nationaal als internationaal wordt erkend als eentje waar mensen graag wonen, werken en reizen. Of je nou per auto komt, met het openbaar vervoer, per vliegtuig, hyperloop of hogesnelheidslijn; dat maakt niet uit. Ik denk echt dat een betere inpassing van Schiphol in de metropool mogelijk is met meer groen, waterbuffers, recreatiegebieden en prachtige hightechgebouwen. Veel is mogelijk zonder dat het elkaar bijt. Volgens mij kunnen we daar op korte termijn, vandaag of morgen, al mee beginnen en gewoon op de huidige plek.

De voorzitter:

Korte vraag, want dit is de tweede termijn. We gaan niet het debat opnieuw doen. Volgens mij was mevrouw Kröger eerst.

De heer Baudet (FvD):

Ik ben sowieso van "dames eerst".

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, dan zou ik u bijna voor laten gaan. De heer Dijkstra introduceerde een nieuw begrip: Schipholstad. Schipholstad, waar je woont in het ultrafijnstof en de kerosinedampen. Hoe gezond is het om te wonen in Schipholstad?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is nu vergelijkbaar met wonen langs de snelweg. We laten daar nader onderzoek naar doen, maar als we de verduurzaming vandaag, morgen en de komende tientallen jaren inzetten, dan zie je dat de hinder gaat afnemen en dat we een aantal vliegbewegingen kwijtraken, maar dat dat echt gaat om hinderbeperking voor de mensen. Wat ik wil en voor me zie, is een metropoolairport waar alles met elkaar gecombineerd gaat worden. Ik denk dat dat heel goed kan. Ik zie daar superkansen, maar dat betekent niet dat je 20 kilometer uit de kust moet op een wilde Noordzee. Dat is een beetje te gek.

De voorzitter:

Korte vraag, meneer Baudet.

De heer Baudet (FvD):

Ja, mooi Schipholstad. Dat is op zich ook een mooi idee, van de gebroeders Poot oorspronkelijk. Dat is prachtig, maar ik heb een vraag. Hoeveel vluchtbewegingen denkt u dat wenselijk en haalbaar is de komende twintig jaar?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk voldoende.

De heer Baudet (FvD):

Hoeveel?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wij hebben op korte termijn die 540.000. Die kent u, hè? Dat is nu vanwege de veiligheid. In de toekomst zal dat meer zijn, maar dat moet wel in stapjes verdiend worden. We gaan niet naar ongebreidelde groei. Wij hebben daarin een goede balans te bewaken. Ik denk dat dat kan.

De voorzitter:

Deze discussie is uitgebreid in eerste termijn gevoerd, meneer Baudet. U heeft daar ook aan meegedaan. Dan ga ik nu naar de heer Paternotte namens D66.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, dank u wel. Dank aan alle leden voor het mooie debat dat wij met elkaar hebben gevoerd. Dank aan de minister voor de beantwoording. Ik heb een motie die ik mede indien met de heer Stoffer, die negentien jaar ervaring bij Rijkswaterstaat meebrengt — de dienst die ons de Deltawerken heeft gegeven — en met de heer Laçin van de SP en mevrouw Van Brenk van 50PLUS. Ik denk dat die aardig in de buurt komt bij de richting die de minister net heeft geschetst.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er met de quickscan luchthaven in zee is vastgesteld dat Nederland technisch in staat is een luchthaven in de Noordzee te realiseren;

overwegende dat de Luchtvaartnota 2020-2050 een visie vraagt voor het Nederland van toekomstige generaties;

verzoekt de regering in de Luchtvaartnota 2020-2050 een onderzoeksopdracht op te nemen naar het in kaart brengen van alle ruimtelijke ontwikkelopties voor de luchtvaart in Nederland;

verzoekt de regering tevens in ieder geval de volgende doelen voor dit onderzoek te formuleren:

- een integrale analyse van de (maatschappelijke) kosten en baten van alle ruimtelijke opties voor de ontwikkeling van de luchtvaart op lange termijn;
- een alomvattend overzicht van de concrete voor- en nadelen voor mens, natuur, milieu, en de positie van de luchtvaartsector in Nederland;
- een advies aan de regering dat kan dienen ter onderbouwing van een besluit om al dan niet over te gaan tot de ontwerpfase van een luchthaven op zee;

verzoekt de regering voorts de oplevering van dit onderzoek niet later te plannen dan medio 2022,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Laçin, Stoffer en Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 689 (31936).

Mevrouw Kröger, ook een korte vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoorde: natuur, mensen en nog iets. Maar ik hoorde geen klimaat. Hoort dat ook in dat rijtje thuis wat de heer Paternotte betreft?

De heer Paternotte (D66):

Ja. Het enige is, zoals ik eerder al zei, dat je dit los moet zien van de vraag: groei of niet? De verduurzaming van de luchtvaart is hoe dan ook noodzakelijk en ook dat de luchtvaart in het klimaatakkoord van Parijs gaat komen, of je nou naar zee gaat of niet. Ik heb u weleens letterlijk horen zeggen: voor het klimaat maakt het niet uit waar vliegtuigen opstijgen. Ik denk dat dat het beste antwoord op uw vraag is. Klimaat is een randvoorwaarde voor alles wat wij in dit huis doen wat mij betreft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar er is ook een klimaatimpact doordat het bijvoorbeeld effect heeft op het winnen van duurzame energie. Dus er zit wel degelijk een CO₂-plaatje aan deze plannen. Hoort dat niet ook in dat hele verhaal thuis?

De heer Paternotte (D66):

Ja, als u die motie zo ziet, dan ziet u inderdaad dat duurzame energieopwekking meegenomen is, niet alleen de effecten op windparken maar ook de mogelijkheid om met dat eiland via waterkracht ook weer energie op te wekken. Dat is waar de heer Stoffer in zijn betoog op is ingegaan.

De heer Van Raan (PvdD):

In aanvulling op mevrouw Kröger en het antwoord van de heer Paternotte dat klimaat de voorwaarde is die wij in dit huis hanteren: voelt de heer Paternotte in die zoektocht naar onderzoeken en zekerheid wat voor een CO₂-budget, onder andere voor de luchtvaart? Dat zou namelijk heel mooi zijn.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb weleens gezegd: volgens mij is het leggen van een plafond waar we naartoe moeten. Als we zeggen dat minder hinder een voorwaarde is voor groei, dan zou je willen dat je kunt zeggen: groei moet plaatsvinden binnen de grenzen van de overlast die mensen ervaren, met inachtneming van de impact op de gezondheid en bijvoorbeeld het klimaat en de natuur. Dat zijn de vier plafonds waar we naartoe moeten werken.

De voorzitter:

Heeft u nog ...

De heer Paternotte (D66):

Ja. Bij geen enkel groot project is Nederland over één nacht ijs gegaan. Minister Cornelis Lely van de Liberale Unie deed er begin twintigste eeuw 22 jaar over om Nederland een knoop te laten doorhakken over de Afsluitdijk. De kosten zouden te hoog zijn, visgebieden zouden in gevaar komen, de baten zouden tegenvallen. Maatschappelijke baten gaven uiteindelijk de doorslag, en zo werd de Afsluitdijk na 22 jaar polderen gebouwd. 20 jaar geleden begonnen we met het onderzoek naar Schiphol op zee. Laten we er ook 22 jaar van maken, net als bij de Afsluitdijk, en dan de knoop doorhakken. Ik zie de randvoorwaarden en het onderzoeksvoorstel in de Luchtvaartnota graag tegemoet.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Paternotte. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

□

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Het is goed om soms geen moties te hebben.

De voorzitter:

Heeft u geen moties?

De heer Van Raan (PvdD):

Maar vandaag is dat niet het geval.

De voorzitter:

O, ik was al verbaasd! Dat wil ik een keertje meemaken.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ook.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de aangenomen motie-Van Raan/Kröger (31936, nr. 600, d.d. 14 mei 2019) grens-

waarden zullen worden ontwikkeld voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid;

verzoekt de regering het aantal vliegbewegingen in Nederland binnen deze grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid te brengen,

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. 690 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat natuur- en milieuorganisaties recent een alternatieve luchtvaartnota "De toekomst van de luchtvaart, naar emissievrij reizen in 2050" hebben gepubliceerd, waaruit onder andere blijkt dat een krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is;

verzoekt de regering de aanbevelingen uit deze alternatieve luchtvaartnota serieus te nemen, en de Kamer per aanbeveling te informeren over de afwegingen om deze wel of niet te implementeren,

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. 691 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat natuur- en milieuorganisaties recent een alternatieve luchtvaartnota "De toekomst van de luchtvaart, naar emissievrij reizen in 2050" hebben gepubliceerd, waaruit onder andere blijkt dat een krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is;

verzoekt de regering de bevindingen uit deze alternatieve luchtvaartnota een plaats te geven in de Luchtvaartnota,

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. 692 (31936).

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

Voorzitter, dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Raan. U heeft nog 26 seconden over. Nee, het is goed, u hoeft niet terug te komen. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik pak die 26 seconden er wel bij.

Voorzitter. Het CDA is altijd voor een concurrerende en duurzame luchtvaart geweest. Daarom hadden we liever gehad dat dit debat had plaatsgevonden nadat we de Luchtvaartnota besproken hadden. De Luchtvaartnota is namelijk de langetermijnvisie. Die geeft richting aan, en vervolgens kun je gaan praten over concrete opties, wat die ook mogen zijn. We lopen dus op een aantal zaken vooruit. Ook wij zijn niet voor een ongebreidelde groei als je het hebt over 750.000 of 1 miljoen, of dat nou op zee is of ergens anders. Nadat we de Luchtvaartnota besproken hebben, willen we wel nog steeds serieus toe naar een oplossing met die corridors. GroenLinks en anderen hebben daar ook opmerkingen over gemaakt. We moeten inderdaad kijken of we een veel sneller transportmiddel, de zweefrein of iets anders, tussen de verschillende landen kunnen gaan realiseren. Als de Betuweroute 5 miljard heeft gekost voor 180 kilometer, moeten we dit ook kunnen realiseren als een Deltawerk.

Ik werd vandaag getriggerd door de opmerking van collega Baudet die zei: when the facts change, my opinion changes too. Hij had het over 70% transfervluchten op Schiphol, maar dat is niet waar. Dat is maar 36%. Ik vraag me dus af of het hele inzicht van de heer Baudet naar aanleiding van het debat vandaag hiermee ook verandert.

De voorzitter:

Dank u wel.

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Dit was een goed debat over de toekomst van de luchtvaart. Dat debat zal zeker doorgaan bij de discussies over de Luchtvaartnota. Daarom dien ik de volgende twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland nu de juiste wissels moet zetten om ook in de toekomst een duurzame bereikbaarheid van ons land te organiseren;

overwegende dat in de Luchtvaartnota ook aandacht zal zijn voor substitutie van luchtvaart door internationaal spoor;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota een scenario Railport Schiphol op te nemen, waarbij op Schiphol kortere afstandsvluchten waar mogelijk zijn vervangen doordat Schiphol met snelle treinverbindingen is verbonden met de ons omringende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 693 (31936).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Je kunt wel klimaatneutraal willen zijn in 2050 en daarom vol inzetten op de benodigde technologische ontwikkelingen, maar wat is dan het scenario als de technologie het af laat weten? Ik denk dat dat een belangrijke discussie is. Daarom denk ik het dat het belangrijk is dat in de Luchtvaartnota ook krimp in kaart wordt gebracht. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat gewerkt wordt aan antwoorden op grote uitdagingen en vraagstukken rond klimaat, milieu en overlast van de luchtvaart;

overwegende dat nog nooit onderzocht is wat de positieve en negatieve gevolgen van krimp van de luchtvaart zouden zijn voor klimaat, milieu, werkgelegenheid en gezondheid;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota de positieve en negatieve gevolgen van de krimp van de luchtvaart in kaart te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 694 (31936).

De heer Paternotte (D66):

Ik zou graag twee vragen over deze motie willen stellen. De eerste is: mevrouw Kröger zegt dat een krimpscenario onderzocht moet worden, maar betekent dit ook dat zij wil weten wat die krimp zou kosten? Ik heb de heer Van Raan eerder weleens voorgehouden dat het waarschijnlijk heel veel geld gaat kosten, als je slots wilt gaan minderen, if you want to condemn them. Ik zeg het maar even in het Engels.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat het echt heel belangrijk is dat we in die Luchtvaartnota schetsen hoe in 2050 de luchtvaart in Nederland eruit zou kunnen zien en dat je daar de verschillende scenario's goed in uitwerkt. De minister zet vol in op technologische ontwikkeling. Dat is een risicovol pad, want we weten niet of dat gaat lukken. Dan moet je ook een alternatief plan hebben. Ik denk dat het heel belangrijk is om daar ook de kosten van in kaart te hebben gebracht, want het verminderen van slots kan inderdaad allerlei juridische effecten hebben. Het kan allerlei kosten met zich meebrengen. Ik denk dat het heel belangrijk is om dat goed in kaart te brengen.

De heer Paternotte (D66):

Dan mijn tweede vraag. U wilt nogal wat onderzoeken, zowel wat betreft krimp als die Railport Schiphol. Betekent dat ook dat u vindt dat je naar de optie zee moet kijken?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het risico van een Luchtvaartnota is dat we te veel alleen maar uitgaan van de huidige infra en dat we op basis daarvan gaan zeggen hoe het er in 2050 uit gaat zien. Ik denk dat de waarde van dit debat was dat je ook echt andere alternatieven probeert te verkennen. Ik heb veel zorgen en bezwaren rond de plannen voor een vliegveld op zee, maar ik denk dat het wel goed is om ook die luchthaven op zee te onderzoeken, als je een Railportscenario en een eventueel daaraan gekoppeld krimpscenario onderzoekt. Ik denk dus dat het goed is dat je echt die verschillende scenario's schetst.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ken GroenLinks als een voorvechter van verduurzaming. Ik hoor heel vaak die treinen terugkomen, maar daarnaast blijft het best wel stil. Hoe denkt u dat u Schiphol nu verder kunt verduurzamen, even afgezien van de treinen waar u iedere keer mee komt?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zou de heer Dijkstra uitnodigen om onze initiatiefnota Luchtvaart op de rails te bestuderen. Dat heeft hij vast nog niet gedaan. Daarin staan 73 beleidsvoorstellen: ook ongelofelijk veel voorstellen over verduurzaming op de korte termijn en voorstellen voor investeren in rail. Wij hebben daar binnenkort een debat over, in november. Maar volgens mij is de grote beleidsmatige vraag die nu voorligt, en waar deze minister overduidelijk mee worstelt, dat er een regeerakkoord is dat zegt dat we gaan groeien en dat die groei op dit moment haaks staat op klimaat, op leefomgeving en op veiligheid.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoor u heel vaak over die treinen. Nu weer. Uw plan, een mooi plan, gaan we inderdaad bespreken. Maar ik hoor u zelf nooit over biokerosine, over elektrisch taxiën, over alle recycling die plaatsvindt, over de elektrische bussen en dergelijke. Daar hoor ik u niet over. Ik hoor alleen maar kritiek daarop en u komt eigenlijk alleen maar met de trein als oplossing. Volgens mij is er veel meer mogelijk. Is GroenLinks dat met mij eens?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan moet ik nogmaals constateren dat de heer Dijkstra de nota helaas nog niet gelezen heeft, maar we gaan er binnenkort een debat over voeren. De heer Dijkstra brengt nu bijvoorbeeld de verduurzaming van brandstoffen op. Ik denk dat grootschalig inzetten op biokerosine echt hele grote risico's met zich meebrengt, want hebben we voldoende grondstoffen om die hoeveelheid biokerosine te produceren? Synthetische kerosine vind ik dan een veel interessanter alternatief. Dat heeft natuurlijk weer te maken met wat ik ook zei in het debat: als de groei van de luchtvaart ... Ik ga 'm toch afmaken, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, dat is goed.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als de Noordzee een rol speelt in de luchtvaart, dan speelt de Noordzee een rol in de luchtvaart omdat we die windmolens keihard nodig gaan hebben om de duurzame energie te produceren om tot die synthetische kerosine te komen.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Twee weken geleden zat ik met mijn jongste dochter in de auto. Zij zei: papa, wanneer ga je weer bij Rijkswaterstaat werken? Ze bleek een project te doen over bouwen en ze wil bouwvrouw worden. Ze wou met mij mee, met de helm op, om naar een project te kijken. Ik zei: ja meid, dat gebeurt helaas niet meer. Maar misschien mag ze wel een keer met de minister mee. Ik had me er afgelopen zomer juist mee verzoend dat ik een beetje ingenieur af was en politicus was. Maar na vanavond begint het toch wel weer te kriebelen, als ik al die projecten langs hoor komen en als meneer Paternotte me nog een keer inwrijft dat ik er negentien jaar in gewerkt heb. Ik denk dat ik vannacht toch weer een poosje later slaap.

Voorzitter. Dan ga ik nu op de inhoud in. Ik ben eigenlijk wel heel blij dat de minister eens naar dit project wil kijken als een drietrapsraket, wat ik eigenlijk een beetje uit de losse pols opperde. Terwijl u de beantwoording deed, dacht ik: misschien moet het project van de komende eeuw wel gewoon het vervoerssysteem worden. Dat is veel breder dan alleen vliegen; daar horen al die dingen bij. Het gaat om het vervoerssysteem van de toekomst. Volgens mij kunnen we dat straks verkopen als Nederland. Misschien kan dat dus wel de vierde stap van die drietrapsraket worden. Dat past niet, geloof ik, maar daar gaan we later over nadenken; dat komt nog wel een keer.

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik vind die drietrapsraket een hele mooie. Wat mij betreft gaat mijn insteek ook ongeveer in de richting van de motie die de heer Paternotte indiende. Als de minister straks denkt dat die motie veel uitgebreider is, dan moeten we dat misschien nog even heroverwegen, maar ik vond dit heel mooi.

Ik ben over mijn tijd heen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Tot slot meneer Graus. Nee? O, u gaat mij interrumpen?

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter. Ik had net al aangegeven dat ik verder niks meer in te brengen heb. Ik heb alles gezegd. Ik kan dat heel kort en krachtig doen. En daarmee is alles gedaan en gezegd. Daar hoeft ik dan niks aan toe te voegen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dat is ook prima. Dank u wel. We schorsen kort, tien minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er waren geen vragen meer, dus ik ga gewoon de moties een voor een langs. De motie op stuk nr. 686 van de hand van de heer Baudet verzoekt om nu in samenwerking met sectoren een breed onderzoek in te stellen naar de bouw van een nieuwe luchthaven op een eiland in de Noordzee. Die motie vind ik prematuur en wil ik ontraden. Ik heb net aangegeven dat we eerst in de Luchtvaartnota een bredere afweging maken. Daar ga ik niet op vooruitlopen. Bovendien zouden hier vele tientallen miljoenen voor nodig zijn. Ik zie daarvoor geen dekking in de motie aangegeven. Maar dat is niet het hoofdargument.

De motie op stuk nr. 687 is ook van de hand van de heer Baudet. Die verzoekt de regering om diverse activiteiten te starten om helemaal te stoppen met de windturbineparken. Het zal hem niet verbazen dat ik zeg dat die motie haaks staat op het kabinetsbeleid. Ik ontraad deze motie dus.

De motie op stuk nr. 688 van mevrouw Van Brenk verzoekt de regering om in vervolg op de quickscan een nader, diepgaand onderzoek naar de ontwikkeling van een luchthaven in zee op te starten met als doel het realiseren van een luchthaven in zee. Dat laatste maakt dat ik deze motie toch wil ontraden, want die besluitvorming gaat me nu nog te hard. Ik heb u met graagte toegezegd om in de Luchtvaartnota toch nog een verdere precisering, een verdere uitwerking, een nadere afweging op te nemen. Maar ik wil niet op dit moment een onderzoek starten. Ik heb er dus wel een beetje begrip voor. U zegt: als de minister maar een positieve houding heeft. Die positieve houding heb ik echt

wel, maar het gaat me toch te ver om nu die keuze te maken.

De motie op stuk nr. 689 van de heer Paternotte wil ik om min of meer dezelfde reden ontraden. Ik kon me zeer vinden in de formulering van de heer Stoffer; daar zit een drietrapsraket in. Maar als ik hier lees wat er allemaal wordt gevraagd — een integrale analyse van alle kosten en baten van alle ruimtelijke opties en een alomvattend overzicht van de concrete voor- en nadelen — dan zeg ik: dat gaat op dit moment echt te ver. Om die reden moet ik deze motie ontraden. Eenzelfde verzoek zouden we kunnen overwegen als we de Luchtvaartnota hebben, maar nu niet.

De motie op stuk nr. 690 van de heer Van Raan verzoekt de regering om het aantal vliegbewegingen in Nederland binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid te brengen. Die motie wil ik ontraden, want er is geen een-op-eenrelatie tussen de grenswaarden en het aantal bewegingen. We weten natuurlijk niet hoe die zich gaan verhouden tot innovaties. We sturen op de normen die nu gelden. Uiteraard hebben we nu niet meer vliegbewegingen dan binnen die normen passen.

Mijn oordeel over de motie op stuk nr. 691 zal de heer Van Raan ook niet verbazen. Die motie, over krimp, verzoekt de regering om de aanbevelingen uit de alternatieve luchtvaartnota serieus te nemen. Dat doe ik sowieso al. Ik ga niet de Kamer per aanbeveling individueel informeren. Overigens heeft u daar al heel veel schriftelijke vragen over gesteld. Daar zal ik dus echt wel op reageren. Maar behalve de organisaties die hieraan gewerkt hebben, hebben heel veel andere mensen hun inbreng geleverd voor de Luchtvaartnota. Uiteindelijk schrijven wij daarin onze eigen teksten. U zult kunnen afwegen of het daarin serieus is meegenomen of niet. De Luchtvaartnota wordt dus geen verzameling van reacties op anderen. We gaan onze eigen teksten schrijven.

Hetzelfde oordeel geldt voor de motie op stuk nr. 692 van de heer Van Raan. Die motie wil ik ook ontraden, want die zegt bijna hetzelfde; die verzoekt de regering om de bevindingen uit de alternatieve luchtvaartnota een plaats te geven. U kunt erop rekenen dat ik ze heel serieus meeweeg, maar dat doe ik ook met aanbevelingen van allerlei anderen. Ik ga die niet een voor een becommentariëren. We komen met een eigen stuk in de Luchtvaartnota.

De voorzitter:

Een korte opmerking.

De heer Van Raan (PvdD):

Het advies is duidelijk. Ik hecht wel aan het volgende. Wat ik verzoek in de motie op stuk nr. 691, over die opsomming, hebben we ook bij de Urgendaplannen gedaan. Dat hoeft niet noodzakelijkerwijs in de Luchtvaartnota terecht te komen. Het gaat erover dat drie belangrijke organisaties goede aanbevelingen gedaan hebben en dat daar per aanbeveling op gereageerd wordt, los van de nota. We hebben een precedent, want we doen het ook bij de Urgenda-aanbevelingen. Dat zou ik de minister dus graag willen meegeven. Misschien wil ze haar oordeel dan herzien.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar herhalen dat we natuurlijk alle aanbevelingen meenemen. Ik heb het zelf in ontvangst genomen. Ik heb daarbij al voor de vuist weg op een heleboel aanbevelingen gereageerd. We zullen de nota echt heel zorgvuldig bestuderen en dat ook allemaal meewegen. Maar ik ga dat niet apart doen, want dat doen we ook bij anderen niet. De verwerking daarvan zal blijken uit de Luchtvaartnota. Dan mag u mij op alle onderdelen bevragen over hoe we tot een afweging zijn gekomen.

De motie op stuk nr. 693 is van mevrouw Kröger en de heer Amhaouch en verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota een scenario voor railport Schiphol op te nemen, waarbij kortafstandsvluchten waar mogelijk zijn vervangen doordat Schiphol met snelle treinverbindingen is verbonden met de ons omringende landen. Daarbij heb ik een vraag aan mevrouw Kröger en de heer Amhaouch. Als ik de motie zo mag lezen dat dit scenario onderdeel is van de scenario's in de planMER, zou ik die oordeel Kamer kunnen geven. We hebben afgesproken dat we de Luchtvaartnota middels een planMER doen. In die planMER zitten de scenario's. Als ik de motie zo mag lezen dat dit een van de scenario's is die in de planMER meegenomen wordt, kan ik de motie dus oordeel Kamer geven. We gaan niet daarnaast speciaal voor rail weer een apart traject volgen. Het moet echt in de planMER meelopen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wellicht weet ik niet helemaal wat de gevolgen zijn als ik ja zeg. Het moet zeker in de planMER zitten. Het gaat mij er vooral om dat wij inzichtelijk krijgen wat de mogelijkheden zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij wordt u bediend doordat het in de planMER een van de scenario's is die meegenomen worden. In de motie wekt u een beetje de indruk dat we buiten de planMER om apart scenario's in kaart gaan brengen. Dat kan niet, want dan heb je geen goede planMER-procedure meer. Als ik de motie zo mag lezen als dat u bedoelt dat het scenario goed afgewogen wordt in de planMER, kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

En dat is zo, mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja!

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel fijn!

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 694 van de hand van mevrouw Kröger en de heer Van Raan. Daarin wordt de regering verzocht om in de Luchtvaartnota de positieve en negatieve gevolgen van krimp van de luchtvaart in kaart te brengen. Die motie wil ik ontraden. Alle effecten komen al in beeld in de planMER, dus het is overbodig.

De voorzitter:

Een korte opmerking, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister zegt: alle effecten komen in beeld in de planMER. Worden in de planMER nu al, zonder dat deze motie nodig is, ook de effecten van een krimpscenario, van een krimp van de luchtvaart, in beeld gebracht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Alle effecten komen in beeld. Ik heb al vaker gezegd dat dat ook krimp zou kunnen zijn. We gaan niet krimp als een doelscenario opnemen. Krimp is geen doel op zich voor dit kabinet.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, wat doet u met de motie?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik snap oprecht het antwoord van de minister niet. Krimp is ook geen doel. Het doel is bijvoorbeeld het halen van de klimaatdoelen van Parijs in 2050. Daarvoor is er een scenario waarin er technologisch van alles gebeurt waardoor we het halen. Wat mijn motie vraagt, is het back-upplan. Dan heb je inzichtelijk wat de effecten van krimp zouden zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben de doelstellingen in de planMER. Daar hebt u kennis van kunnen nemen in de verschillende hoekpunten. Alle mogelijke varianten worden daarin afgewogen. En daar zitten natuurlijk ook de klimaat- en milieueffecten in. Al die effecten worden daarin afgewogen. Dat zou in bepaalde scenario's ook tot krimp kunnen leiden, zoals ik eerder al aan de heer Van Raan heb uitgelegd. Maar het is geen doel op zich.

De voorzitter:

Ik begrijp dat het oordeel ontraden is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde van dit debat gekomen. Ik dank de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune, de medewerkers, de ambtenaren en de politie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan volgende week over de ingediende moties stemmen.