



^ Kamerlid Mustafa Amhaouch.

MUSTAFA AMHAOUCH (CDA): INZETTEN OP INNOVATIE

Op 17 maart 2021 vinden Tweede Kamerverkiezingen plaats. Tot het zover is laat *Luchtvaartnieuws Magazine* de luchtvaartwoordvoerders van verschillende politieke partijen aan het woord over hun visie op het Nederlandse luchtvaartbeleid. De eerste in de reeks is Mustafa Amhaouch van het CDA.

TEKST: Niek Vernooij
FOTO'S: CDA en KLM

Amhaouch is sinds 2016 Kamerlid, daarvoor zat hij in het bedrijfsleven. Twintig jaar lang bekleedde hij een managementfunctie bij ASML in Veldhoven. Hij heeft daarnaast spoorwegen, economische zaken en internationale handel in zijn

portefeuille. "De rode draad in al deze portefeuilles is de economische ontwikkeling van Nederland. De werkgelegenheid, de concurrentiepositie en de manier waarop we ons kunnen onderscheiden is daarin belangrijk", zegt de in het Limburgse Panningen woonachtige Amhaouch.

Waar hecht u het meeste belang aan?

"Belangrijk vind ik het behoud van banen en de manier waarop we banen

in de toekomst kunnen creëren. De banen die we vandaag de dag hebben zijn er niet automatisch morgen ook. We zullen als Nederland door slimigheden de banen moeten behouden en nieuwe banen creëren. De luchtvaart zelf speelt daar direct een belangrijke rol in. Daarnaast creëren toeleveranciers banen. Maar ook in de luchtvaartindustrie is Nederland een belangrijke partner in de keten. De kennis vanuit de TU Delft en andere universiteiten, het oude Fokker, de sensorenindustrie en ga zo



maar door. Kijk ook naar de bedrijven die toeleveranciers zijn van Airbus. Daar mag je best wel trots op zijn."

Hoe belangrijk is de luchtvaart voor het vestigingsklimaat?

"Er wordt door sommigen gedaan alsof dat vanzelfsprekend is. Die bedrijven komen vanzelf wel, zeggen ze dan. Maar de vliegverbindingen zijn daarin enorm belangrijk. In de toekomst verwacht ik ook veel van de regionale luchthavens. Hoe stiller en duurzamer vliegtuigen worden, hoe belangrijker vliegvelden worden om economische regiogebieden te verbinden met andere economische regio's. Denk bijvoorbeeld aan een vliegverbinding tussen Brainport Eindhoven met het economisch innovatieve München. Daar moet je niet alleen vanuit Schiphol naartoe willen vliegen."

Wat is de grootste uitdaging voor de luchtvaart?

"Een grote uitdaging en daarnaast een grote kans is verduurzaming. Als de luchtvaart in staat is de verduurzaming te versnellen, is er ook een hele grote kans op doorontwikkeling. Biobrandstoffen zijn daarin de komende tien jaar heel belangrijk. In een rapport van RoyalHaskoning staat dat in 2030 het grootste deel van de verduurzaming in de luchtvaart uit biobrandstof moet komen. Verwacht wordt dat dan zeven of acht procent van alle brandstof biologisch is. Ik hoop dat we dat kunnen versnellen, de ambitie ligt op veertien procent. Verder in de toekomst, richting 2050, moet synthetische kerosine een aandeel van dertig procent hebben. Ik verwacht dat die doelstellingen naar voren gehaald kunnen worden."

Hoe kunnen die ambitieuze doelstellingen gehaald worden?

"Wat betreft biobrandstof bijvoorbeeld door verplichte bijmenging. Dertig jaar is nog een lange tijd en de prijzen liggen nu nog heel erg hoog. Maar dat was ook zo bij de introductie van de eerste zonnepanelen en elektrische auto's. Belangrijk is om vraag te

creëren, daarom vinden wij die bijmengverplichting ook zo belangrijk. Je kunt de vraag met regelgeving stimuleren en op die manier is er veel haalbaar."

U heeft zich eerder positief uitgesproken over de eerder dit jaar gepubliceerde ontwerp-Luchtvaartnota.

"Die vind ik inderdaad gebalanceerd. Vier jaar geleden had niemand gedacht dat we duurzaamheidsmaatregelen en eisen aan de groei op hadden kunnen tekenen zoals die nu in de concept-Luchtvaartnota staan. Wat ik er goed aan vind is dat de Luchtvaartnota oplossingen biedt vanuit het midden, terwijl het luchtvaartdossier sterk wordt gepolariseerd op de flanken. Van de linkse partijen mag helemaal niets, maar je moet het in de juiste proportie zien. De CO₂-uitstoot van de luchtvaart is op wereldwijd niveau slechts één tot twee procent, in Nederland zes procent. Natuurlijk wacht de luchtvaart verschillende opgaves. Maar we zijn juist bezig met in te regelen om elke sector bij te laten dragen aan het verminderen van de stikstof- en CO₂-uitstoot. Daar zijn we niet bepaald de slechtste ter wereld in."

Nog andere zaken uit de Luchtvaartnota die u belangrijk vindt?

"Ja, de innovatieparagraaf. Die moet ervoor zorgen dat er een beleid komt op het gebied van luchtvaartinnovatie, zodat we met onze eigen luchtvaartindustrie en universiteiten niet alleen de maatschappelijke opgave kunnen realiseren maar er ook geld aan kunnen verdienen. Als CDA krijgen wij weleens het verwijt alleen naar de economische kant te kijken. Dat is onterecht. Maar wij zijn voor een concurrerende en duurzame luchtvaart, met oog voor de omgeving. Enkele weken geleden heb ik samen met Jan Paternotte van D66 een motie ingediend om de barrières weg te nemen om biokerosine als grondstof beschikbaar te maken en ervoor te zorgen het meetelt in de CO₂-reductie. En samen met D66 en ChristenUnie heb ik een motie ingediend over elektrisch taxiën. We hoeven niet alles

▼ Het CDA is voor verplichte bijmenging van biobrandstof.



morgen geïmplementeerd te hebben. Belangrijk is dat we ervoor zorgen dat de kompasstreken in de juiste richting zijn gebracht. Dan kunnen we zaken gaan realiseren. De laatste motie in die lijn, eveneens samen met D66 ingediend, gaat over het feit dat de minister voor het eind van het jaar met een uitwerking moet komen voor het CO2-plafond.”

Op het gebied van duurzaamheid kunt u het opvallend goed vinden met D66 en ChristenUnie.

“Dat klopt. Maar in tegenstelling tot de meer links georiënteerde partijen willen wij de luchtvaart perspectief bieden op het moment dat ze aan de gestelde eisen voldoen. Wij willen niet dat er over-the-top strenge eisen aan de luchtvaart worden gesteld waardoor de sector geen ruimte meer heeft om te ademen en de nek wordt omdraaid.”

De linkse partijen vinden dat niet genoeg en willen dat er ook na de coronacrisis minder gevlogen gaat worden. Dat is niet waar jullie voor pleiten?

“Nee. Je kunt van alles wel zeggen

▼ Schiphol kan in de toekomst niet zo hard meer groeien.

dat het minder moet: de veestapel en het wegverkeer, maar dat is niet realistisch. Je moet kijken naar wat nodig is. Waar wij niet voor zijn is wildgroei. Onder topman Jos Nijhuis groeide Schiphol met drie tot zeven procent per jaar. Als je aan de eisen voor het terugdringen van geluidshinder en stikstof- en CO2-uitstoot wil voldoen zul je die percentages niet meer halen. Dan zal het eerder gaan om een procent groei. Dat kan iets meer of iets minder zijn, afhankelijk van het behalen van de gestelde doelen op het gebied van verduurzaming en hinderbeperking.”

De ANVR is kritisch op de Luchtvaartnota omdat daarin voorrang wordt gegeven aan netwerkqualiteit ten opzichte van vakantievluchten. Hoe kijkt u daar naar?

“Veel mensen doen vakantievluchten af als vluchten die er niet toe doen met een lage economische waarde. Maar dan vergeten ze dat er in de recreatie- en toerismesector ook miljarden omgaan. Die sector is tijdens de coronacrisis hard geraakt omdat er veel minder internationale toeristen zijn, zowel in Nederland als in de rest van Europa. Nederland profiteert er ook van als het in Spanje en Italië goed gaat. In dat opzicht geef ik de ANVR gelijk. Tegelijkertijd vind ik dat als je keuzes moet maken

de kwaliteit van de verbindingen van KLM en soortgelijke maatschappijen in het kader van het vestigingsklimaat zwaar weegt. Dan moet je de afweging maken welke vluchten je via Schiphol laat gaan en welke via regionale luchthavens. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten, maar als je het over de rol van Schiphol hebt ben ik het ermee eens dat daar zakelijke en intercontinentale verbindingen prioriteit hebben boven vakantievluchten.”

Vakantievluchten mogen dan van u plaatsvinden via de regionale luchthavens?

“Ja. Ik kom zelf uit Noord-Limburg. Daar liggen de luchthavens van Eindhoven, Maastricht, Weeze, Düsseldorf en Keulen in de buurt. Mensen in mijn omgeving rijden liever in een halfuurtje daarnaartoe dan dat ze helemaal naar Schiphol moeten rijden. Voor de coronacrisis zag je al dat met name Corendon het aantal vakantievluchten vanaf regionale luchthavens uitbreidde. Vanaf eind 2021 moet natuurlijk ook Lelystad Airport de rol als overloopluchthaven van Schiphol gaan vervullen. Door het verplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad creëer je ruimte voor vluchten die passen bij de hubfunctie.”

U pleit er voor om Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde onder te brengen bij Schiphol Group. Waarom?

“Nederland is een klein land. Elke luchthaven in Nederland heeft zijn eigen kracht en de vliegvelden moeten elkaar daarom versterken. Voor luchtvracht hebben we naast Schiphol alleen Maastricht, maar de omstandigheden daar rond de beschikbaarheid van diensten zoals douane zijn niet optimaal. Ook is er veel discussie over de exploitatie; de provincie doet dit en de gemeente doet dat. Los van de vraag of je die luchthaven wel of niet moet onderbrengen bij Schiphol Group vind ik dat er veel meer regie moet zijn op samenwerking. Nu is er teveel sprake van een hapsnap ad hoc-beleid, zonder onderlinge afstemming.



Daardoor hangen Maastricht en Groningen er in de huidige situatie een beetje bij."

U heeft ook spoorwegen in uw portefeuille. Ziet u veel in het vervangen van korte vliegverbindingen door spoorverbindingen, of is dat een utopie?

"Geen utopie, maar er liggen nog wel hele grote uitdagingen. Kijk alleen al hoe moeilijk het is om een rechtstreekse treinverbinding tot stand te brengen vanuit het westen van Nederland naar HSL-hub Aken. En er is ook nog geen intercityverbinding naar Luik, eveneens een HSL-hub vlak over de grens. De intercity Eindhoven-Düsseldorf gaat pas in 2025 rijden. De trein kan een deel van de vluchten op korte afstanden overnemen, maar nooit helemaal. En als vliegtuigen in 2040 of 2050 veel stiller en CO2-vriendelijker zijn geworden is het de vraag wat een treinverbinding dan nog toevoegt. Die discussie wordt momenteel niet goed genoeg gevoerd. Over twintig jaar zullen de maatschappelijke kosten van de luchtvaart dankzij technologische ontwikkelingen veel minder groot zijn. Dan verbetert ook de concurrentiepositie. De trein rijdt al op groene stroom, dus die kan op dat vlak niets meer winnen. Dan moeten ze het winnen op prijs, maar vergeet niet dat de trein de meest gesubsidieerde vervoersmodaliteit is."

Er gaan steeds meer stemmen op voor het heffen van accijnzen op vliegtuigbrandstof. Gaat het volgens u zover komen?

"Dat denk ik wel, maar dan moet het wel Europees worden aangepakt. Ik vind dat het onderdeel moet worden van de Green Deal-discussie. De 27 EU-landen zouden het toch eens moeten kunnen worden over een eerlijke beprijzing van de luchtvaart in Europa? Als CDA zijn we ook voorstander van een Europese vliegbelasting. Als die er komt moet de nationale vliegbelasting wel van tafel."



De Nederlandse regering steunt KLM met een lening van een miljard euro en een garantstelling op nog eens 2,4 miljard aan bankleningen. Daar staan forse voorwaarden tegenover. De vakbonden vinden die te zwaar. Hebben ze gelijk?

"Ten eerste ben ik blij met het steunpakket van Hoekstra en Van Nieuwenhuizen. Het is belangrijk omdat hiermee de luchtvaart in Nederland overeind wordt gehouden en dat de tienduizenden banen behouden kunnen blijven. Je ziet dat andere landen dat ook doen. Het steunpakket gaat hand in hand met maatregelen voor verduurzaming en hinderbeperking, maar ook loonoffers. Er zijn nu piketpaaltjes geslagen en daar zal men samen uit moeten komen, uitgaande van het principe van de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten. Of ze dat nu leuk vinden of niet. Het grote belang is dat het bedrijf overeind blijft. Samen met de SGP hebben wij als CDA overigens wel een motie ingediend dat KLM-werknemers tot en met

▲ Innovatie in de luchtvaart vormt een groeikans.

een anderhalf modaal salaris zoveel mogelijk moeten worden ontzien."

Zijn de voorwaarden op het gebied van verduurzaming niet te zwaar? Uiteindelijk moet KLM wel weer winst gaan maken en de lening gaan aflossen.

"Nee, maar die voorwaarden hadden niet veel zwaarder moeten zijn. Een state agent moet erop gaan toezien dat die zaken geïmplementeerd gaan worden. Er wordt ook gekeken of bij de uitwerking van de voorwaarden KLM nog wel kan voldoen aan de terugbetaalcapaciteit en of ze boven water kunnen blijven. Dat is een terechte zorg, maar ik ga ervan uit dat KLM en Financiën de afspraken zo maken dat het bedrijf levensvatbaar is. Anders stoppen we het geld in een bodemloze put. We moeten wel waakzaam blijven, want uiteindelijk gaat het wel om gemeenschapsgeld." ■