

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3093

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Financiën, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *strengere voorwaarden aan staatssteun voor de luchtvaartsector in het perspectief van een sector die stevig moet krimpen* (ingezonden 10 april 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Ministers van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 10 juni 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2659.

Vraag 1

Kent u de berichten «KLM-ceo hoopt op extra ondersteuning van de overheid» en «Nederlandse staat wil garant staan voor miljardenlening KLM»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 t/m 5

Erkent u dat de toekomst van KLM ligt binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Erkent u dat de luchtvaartsector de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier reeds ruimschoots heeft overschreden? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat staatssteun misplaatst is zolang er geen zicht is op een situatie waarin KLM zich voegt naar de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Erkent u dat bij het respecteren van de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier, een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen onvermijdelijk is? Zo nee, waarom niet?

Aan de Duurzame Luchtvaarttafel zijn klimaatdoelen vastgesteld voor de luchtvaart voor 2030 en 2050. De toekomst van de luchtvaart ligt onder andere binnen de grenzen van die doelen. Door de Duurzame Luchtvaarttafel wordt momenteel gewerkt aan het vormgeven van een actieprogramma

¹ FD, 2 april 2020, «KLM-ceo hoopt op extra ondersteuning van de overheid»

² NOS, 3 april 2020 (<https://nos.nl/artikel/2329289-nederlandse-staat-wil-garant-staan-voor-miljardenlening-klm.html>)

Doelen en Monitoring. Op basis daarvan moet een beeld ontstaan van de mate waarin de luchtvaart op schema ligt richting het halen van de overeengekomen doelen en kan het beleid zo nodig worden aangescherpt. Deze aanpak wordt gevolgd ongeacht of er sprake is van overheidssteun voor de luchtvaartsector in verband met COVID-19. Datzelfde geldt voor hinderbeperking. Zoals ik uw Kamer heb geschreven in mijn brief van 5 juli 2019³ is het principe groei verdienen door hinderbeperking, zoals ook vastgelegd in mijn ontwerpLuchtvaartnota⁴, leidend.

Antwoord 2 t/m 5

Zoals aangegeven in de beantwoording van eerdere Kamervragen⁵ leidt een mondiale krimp van het aantal vliegbewegingen tot minder uitstoot van CO₂ door de internationale luchtvaartsector. Als echter alleen van en naar Nederland minder gevlogen wordt is het effect onduidelijk, omdat het vliegverkeer van en naar andere landen doorgaat en er vanuit Nederland mogelijk uitwijkgedrag naar andere landen plaatsvindt en emissies kunnen verschuiven naar andere modaliteiten. Het streven van het kabinet is om CO₂-reducties te realiseren op basis van de maatregelen die zijn beschreven in mijn brief over het klimaatbeleid voor de luchtvaart van 27 maart 2019⁶ en zoals beschreven in het klimaathoofdstuk van de ontwerpLuchtvaartnota⁷.

Vraag 6 en 7

Wat is de stand van zaken omtrent de uitvoering van de aangenomen motie-Van Raan/Kröger, waarin de regering wordt opgeroepen om «grenswaarden voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid te ontwikkelen»?⁸

Waarom duurt het nu al bijna een jaar voordat er serieus invulling wordt gegeven aan deze Kameruitspraak?

Antwoord 6 en 7

Deze motie is meegenomen bij het opstellen van de ontwerpLuchtvaartnota⁹. In verband met het advies over luchtvaart van het adviescollege Remkes en de coronacrisis heeft het besluit over de ontwerpLuchtvaartnota vertraging opgelopen. De ontwerpLuchtvaartnota is op 15 mei jl. naar de Kamer gestuurd.

Vraag 8

Deelt u de mening dat eventuele extra financiële steun voor de luchtvaartsector niet kan bestaan zonder strenge voorwaarden voor het inzetten van de onvermijdelijke transitie naar het respecteren van grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Momenteel wordt met KLM gesproken over de voorwaarden die aan steunverlening worden verbonden. Afspraken zullen worden gemaakt op het gebied van onder meer duurzaamheid en hinderbeperking in lijn met de afspraken van de Duurzame Luchtvaarttafel en de ontwerpLuchtvaartnota¹⁰.

Vraag 9

Erkent u dat we middenin de klimaatcrisis geen nieuwe investeringen zouden moeten doen in fossiele bedrijven? Zo nee, waarom niet?

³ Kamerstuk 29 665, nr.646.

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 741

⁵ Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 3184, Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2091

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 585.

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 741

⁸ Motie-Van Raan/Kröger, Kamerstuk 31 936, nr. 600 (14 mei 2019)

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 741

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 741

Antwoord 9

Verwezen wordt naar de brief aan uw Kamer van 24 april inzake mogelijke steunmaatregelen voor Air France KLM¹¹ waarin is aangegeven dat steunverlening wordt overwogen vanwege het publieke belang dat met KLM is gemoeid. Het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Veel bedrijven kiezen voor Nederland als vestigingsplaats vanwege de goede bereikbaarheid. Daarnaast dient dit uitgebreide netwerk ook een breder maatschappelijk belang.

Vraag 10

Herinnert u zich de waarschuwing van o.a. De Nederlandsche Bank dat investeringen in fossiele sectoren ook vanuit financieel oogpunt niet verstandig zijn omdat dat leidt tot «gestrande bezittingen» (stranded assets)?^{12 13}

Antwoord 10

Ja, ik ken de verkenning waar u naar verwijst.

Vraag 11

Kunt u een update geven van de stand van zaken omtrent de uitvoering van de aangenomen motie-Van Raan waarin de regering wordt verzocht om «de toezichthouders aan te moedigen de financiële stabiliteitsrisico's van stranded assets te identificeren en aan te pakken, en de Kamer hierover terug te koppelen»?¹⁴

Antwoord 11

Een abrupte overgang naar een groene economie kan leiden tot forse afwaarderingen op uitzettingen in sectoren die blootgesteld zijn aan duurzaamheidsrisico's. Dit zijn de zogenoemde *stranded assets*. Deze stranded assets zouden een risico voor de financiële stabiliteit kunnen vormen. Dit risico heeft de aandacht van zowel het kabinet als de toezichthouders. Het kabinet is doorlopend in overleg met de toezichthouders en de sector, o.a. in Platform voor Duurzame Financiering en de Commissie Financiële Sector Klimaatcommitment, om de financiële stabiliteitsrisico's van stranded assets te identificeren en aan te pakken.

Tot mijn genoegen pakken de toezichthouders dit voortvarend op. Zo heeft DNB klimaat- en energietransitierisico's verankerd in haar toezicht. Deze risico's worden besproken in de reguliere toezichtsgesprekken met financiële instellingen. DNB vraagt daarnaast instellingen expliciet om de effecten van klimaatrisico's in kaart te brengen en aan te geven hoe ze deze beheersen. Ook betreft DNB duurzaamheid in *on-site* onderzoeken bij banken, verzekeraars en pensioenfondsen. De AFM verricht vergelijkbare inspanningen bij fondsbeheerders, door in gesprek te gaan over hoe zij omgaan met stranded assets. Daarnaast werkt DNB binnen het *Network of Central Banks and Supervisors for Greening the Financial System* (NGFS) aan de ontwikkeling van instrumenten en methodologieën om klimaatrisico's voor het financiële systeem te identificeren, kwantificeren en mitigeren. Daarbij kan gedacht worden aan de ontwikkeling van transitie-scenario's en richtlijnen voor scenario-georiënteerde klimaatrisicoanalyses.

Klimaat en energietransitierisico's vormen ook een vast onderdeel van het Overzicht Financiële Stabiliteit, dat DNB eens per half jaar publiceert. DNB typeert deze risico's als «sluimerende risico's voor de internationaal financiële stabiliteit». De AFM geeft ten slotte in haar strategische agenda voor 2020 aan dat aandacht voor duurzaamheid in de financiële sector in het algemeen en inzicht in stranded assets in het bijzonder, één van haar prioriteiten voor 2020 is.

Voor de inhoudelijke resultaten van de hierboven genoemde inspanningen van de toezichthouders verwijs ik graag naar de relevante publicaties van

¹¹ Kamerstuk 29 232, nr. 9.

¹² De Nederlandsche Bank, 4 maart 2016, «Tijd voor transitie» (<https://www.dnb.nl/nieuws/nieuwsoverzicht-en-archieef/dnbulletin-2016/dnb338533.jsp>)

¹³ Trouw, 21 maart 2019 (<https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties~bba93a01/>)

¹⁴ Motie-Van Raan, Kamerstuk 35 300, nr. 58 (3 oktober 2019)

DNB en de AFM, bijvoorbeeld de jaarverslagen van DNB en AFM over 2019. Ik verwacht hiermee de motie Van Raan voldoende te hebben afgerond. Dit neemt niet weg dat ik de toezichthouders zal blijven stimuleren om voldoende aandacht voor klimaatrisico's te hebben.

Vraag 12

Op welke wijze gaat u de strekking van deze aangenomen motie over gestrande bezittingen meenemen in uw aanpak en transitievoorwaarden inzake de mogelijke staatssteun voor een fossiel bedrijf als KLM?

Antwoord 12

Verwezen wordt naar de brief aan uw Kamer van 24 april inzake mogelijke steunmaatregelen voor Air France KLM¹⁵. Hierin hebben wij opgenomen dat ook op het gebied van hinderbeperking en duurzaamheid het kabinet een bijdrage van KLM zal vragen, bijvoorbeeld door het aantal nachtvluchten terug te brengen en in te zetten op CO₂-reductie.

Vraag 13

Herinnert u zich de waarschuwing van de Partij voor de Dieren, bij de aankoop van aandelen Air France-KLM, dat het niet de vraag is of de aandelen Air France-KLM afgewaardeerd zullen moeten worden, maar wanneer?¹⁶

Antwoord 13

Ja.

Vraag 14 en 15

Herinnert u zich dat, ook voordat de coronacrisis het luchtverkeer stillegde, de waarde van de aandelen Air France-KLM inderdaad al flink is afgenomen? Hoeveel waarde hebben deze met belastinggeld aangekochte aandelen inmiddels al verloren?

Antwoord 14 en 15

Dat is afhankelijk van welke beurskoersen vergeleken worden. De Nederlandse staat heeft de aandelen Air France KLM voor een gemiddelde prijs van € 12,35 aangeschaft. Begin dit jaar was de aandelenkoers € 10,25. Op 18 februari 2020, vlak voordat de beurskoersen fors daalden, was het aandeel € 9,81 waard. De slotkoers van 14 mei 2020 was € 3,86. Op basis van deze koers zijn de aandelen bijna € 510 mln. minder waard geworden.

Vraag 16

Deelt u de mening dat deze fout niet nogmaals gemaakt moet worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Nee, het aandelenbelang is verworven voor strategische doeleinden, niet met het oogmerk om financiële winst te behalen.

Vraag 17 en 18

Waarom heeft u nog steeds niet besloten om de plannen voor Lelystad Airport definitief af te blazen, aangezien dit vliegveld volstrekt ongewenst is bij het oplossen van o.a. de klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis? Erkent u dat het vasthouden aan de plannen voor Lelystad Airport alleen maar tot nog hogere gestrande investeringen zal leiden, naast de infrastructuur bijvoorbeeld ook voor het team luchtverkeersleiders dat daar al werd geïnstalleerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17 en 18

In 2008 is besloten om de vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen op Schiphol, Eindhoven en Lelystad Airport waarbij Schiphol een primaire functie heeft in het netwerkverkeer en de luchthavens Eindhoven en Lelystad

¹⁵ Kamerstuk 29 232, nr.9.

¹⁶ Trouw, 21 maart 2019 (<https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties-bba93a01/>)

beschikbaar zijn voor punt tot punt vluchten (vakantieverkeer). Op deze manier kan de omgeving van Schiphol ontlast worden en tegelijkertijd de mainportfunctie van Schiphol worden versterkt. Dit principe maakt onderdeel uit van het coalitieakkoord en is daarmee uitgangspunt van het kabinetsbeleid.

Daarnaast wil het kabinet in het regeerakkoord «Vertrouwen in de toekomst, 2017–2021» ten aanzien van reductie van emissies verder gaan dan de toezegging die de EU gedaan heeft. Het kabinet neemt zich voor nationale emissie maatregelen te nemen die bijdragen aan een reductie van de binnenlandse CO₂-uitstoot van 49 procent in 2030. Specifiek voor de luchtvaart is gekozen voor een bredere aanpak, juist ook vanwege het feit dat de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart veel groter is dan de uitstoot die onderdeel uitmaakt van de nationale emissies.

Ik heb uw Kamer geïnformeerd over het klimaatbeleid voor de luchtvaart in mijn brief van 27 maart 2019¹⁷ en in het klimaathoofdstuk van de ontwerp Luchtvaartnota¹⁸. Op mondiaal niveau worden voor de internationale luchtvaart afspraken gemaakt binnen ICAO. Hierbij wordt gekeken naar het klimaatdoel voor de luchtvaart als ook naar instrumenten zoals het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA), de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen en certificeringseisen voor vliegtuigen en vliegtuigmotoren. Daarnaast wordt ook ingezet op een Europese aanpak, onder andere via het EU ETS, via duurzame luchtvaartbrandstoffen en technologische innovatie. Daarnaast hanteert Nederland ook een nationale aanpak voor de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart. Hierover zijn onder andere afspraken vastgelegd in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart.

Natuur is één van de aspecten die is meegewogen in de integrale afweging zoals bij Luchthaven Lelystad aan de orde is. Bij het ontwerp van de vliegroute is rekening gehouden met Natura 2000-gebieden. Conform het Aldersadvies uit 2014¹⁹ is de vlieghoogte boven Natura 2000-gebieden minimaal 3000 voet. Op deze wijze wordt voorkomen dat er verstoring van beschermde vogels door groot luchtverkeer aan de randen van de Flevopolder en in de aangrenzende Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden. Daarnaast zijn de routes zo gekozen dat niet over de Oostvaardersplassen wordt gevlogen.

In de MER²⁰ zijn de mogelijke effecten op de natuur in beeld gebracht, net zoals dat voor de andere milieuaspecten is gebeurd. Er is zowel naar Natura 2000-gebieden als naar de Ecologische Hoofdstructuur en stiltegebieden gekeken. De algemene conclusie is dat er geen vernietiging van natuur- of leefgebied plaatsvindt als gevolg van ruimtebeslag, dat er geen verdroging of vernatting plaatsvindt en dat de uitbreiding geen barrière-werking veroorzaakt (zie hoofdstuk 7 actualisatie MER).

Met het advies van de commissie voor de m.e.r.²¹ kan de actualisatie van de stikstofberekeningen worden afgerond. Wanneer de depositieberekeningen zijn afgerond en bekend is hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurlijke kenmerken van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden hierdoor niet worden aangetast zal ik uw Kamer informeren.

Vraag 19

Klopt het dat de regering bereid is om garant te staan voor leningen of achtergestelde leningen van KLM? Zo ja, om welke bedragen gaat het dan?

Antwoord 19

Naar verwachting zal het steunpakket uit een garantie op een lening van externe financiers bestaan. Het verstrekken van een eventuele garantie en de mogelijke omvang daarvan zijn nog onderdeel van gesprekken met externe financiers en de onderneming. Zie ook de Kamerbrief van 24 april 2020²².

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 585

¹⁸ Kamerstuk **31 936, nr. 741**

¹⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 201.

²⁰ Actualisatie MER Lelystad Airport: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/02/21/201833069-11-mer-actualisatie-hoofdrapport>

²¹ Kamerstuk 31 936, nr. 732.

²² Kamerstuk 29 232, nr. 9.

Vraag 20

Erkent u dat, wanneer de Nederlandse overheid garant zou gaan staan voor leningen van KLM, dit dan bijdraagt aan het in stand houden van gestrande bezittingen in een fossiele sector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20

Nee, op dit moment is er geen sprake van gestrande bezittingen.

Vraag 21

Kent u de berichten «Tegenstanders Schiphol: «Geen krimp luchtvaart, geen coronasteun»» en «Staatssteun voor luchtvaart? Alleen met klimaatvoorwaarden, zeggen Europese burgerorganisaties»?^{23 24 25}

Antwoord 21

Ja.

Vraag 22 t/m 26

Deelt u het uitgangspunt dat eventuele bedrijfsspecifieke of sectorspecifieke financiële injecties gebruikt moeten worden om mensen en natuur te beschermen, in plaats van de oude ontwrichtende status quo te herstellen waarvan we al wisten dat die ons in de klimaatcrisis en biodiversiteitscrisis heeft gestort?^{26 27 28} Zo nee, waarom niet?

Deelt u het uitgangspunt dat eventuele staatssteun gepaard moet gaan met voorwaarden en zeggenschap omtrent het stoppen met fossiele investeringen en investeringen die leiden tot nadere aantasting van de biodiversiteit? Zo nee waarom niet?

Deelt u het uitgangspunt dat eventuele staatssteun niet gebruikt moet worden om vervuilende sectoren te beschermen, maar juist om deze vervuilende sectoren versneld te laten verduurzamen en daarmee te helpen om toekomstbestendig te worden? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat er strenge voorwaarden gesteld dienen te worden aan het verlenen van eventuele staatssteun, met als doel om de luchtvaartsector weer binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te krijgen? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat een van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat de sector akkoord gaat met een krimp van het aantal vliegbewegingen, dusdanig dat de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier niet langer worden overschreden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 22 t/m 26

Verwezen wordt naar het antwoord op de vragen 2 t/m 5 en 8 en 9.

Vraag 27

Deelt u de mening dat één van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat er een scherp CO₂-budget wordt opgesteld voor de luchtvaartsector, in lijn met het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5C? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 27

Over de voorwaarden voor KLM wordt thans gesproken. In de ontwerpLuchtvaartnota²⁹ staat het voornemen om de Nederlandse klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart juridisch te borgen. Hiervoor zullen de komende tijd

²³ Parool, 6 april 2020 (<https://www.parool.nl/nieuws/tegenstanders-schiphol-geen-krimp-luchtvaart-geen-coronasteun~bbc0f017/>)

²⁴ NRC, 6 april 2020 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/06/staatssteun-luchtvaart-alleen-met-klimaatvoorwaarden-aldus-honderd-europese-burgerorganisaties-a3995981>)

²⁵ Petitie SchipholWatch, BTV-Rotterdam, Red Gelderland, SOS-Zaanstreek, BWA en SWAB (<https://eisenaanluchtvaartsteun.petities.nl/>)

²⁶ De Volkskrant, 28 november 2017 (<https://www.volkskrant.nl/de-gids/de-luchtvaart-is-de-nagel-aan-de-doodskist-van-het-klimaat-zo-gaan-we-parijs-zeker-niet-halen~b0e3c23f/>)

²⁷ De Correspondent, 2 april 2019 (<https://decorrespondent.nl/9353/toen-ik-deze-cijfers-onderogen-zag-besloot-ik-veel-minder-te-vliegen-en-jij-misschien-ook/99355666333-67713438>)

²⁸ Vrij Nederland, 1 mei 2019 (<https://www.vn.nl/luchtvaart-klimaatbeleid-luchtcasteel/>)

²⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 741

instrumenten worden uitgewerkt, waaronder dat van een CO₂-plafond per luchthaven.

Vraag 28

Deelt u de mening dat één van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat de sector voortaan haar volledige uitstoot van schadelijke stoffen en gasen rapporteert? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 28

In mijn brief van 27 maart 2019³⁰ heb ik de Kamer aangegeven het wenselijk te achten dat op termijn ook andere klimaatemissies dan CO₂ expliciet kunnen worden meegewogen in het klimaatbeleid voor luchtvaart. Hiertoe zal echter eerst (internationaal) meer kennis moeten worden opgebouwd. De Europese Commissie zal naar verwachting in 2020 met een analyse komen op het gebied van niet-CO₂ effecten van de luchtvaart. Het gaat hierbij niet om het in kaart brengen van emissies maar om het klimaatteffect van die emissies onder specifieke omstandigheden (o.a. vlieghoogte en atmosferische omstandigheden).

Vraag 29

Deelt u de mening dat één van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat de sector akkoord gaat met het verplicht naleven van de WHO-normen op het gebied van geluid en uitstoot? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 29

Voor wat betreft geluid deel ik die mening niet. De WHO heeft in oktober 2018 richtlijnen gegeven voor omgevingsgeluid, waaronder advieswaarden voor geluid door luchtvaart. Ter uitvoering van de motie Schonis³¹ heeft het RIVM een vergelijking gemaakt tussen die richtlijnen en het (inter)nationale beleid en in beeld gebracht hoe het WHO-advies gebruikt kan worden voor versterking van het beleid en wat de mogelijke gevolgen zijn voor de Nederlandse situatie. Op 5 juni bent u per brief³² over dit RIVM-onderzoek en de beleidsreactie daarop geïnformeerd. Door het feit dat er sprake is van een advieswaarde, die nader uitgewerkt moet worden in beleid, is van verplichte naleving van WHO-normen geen sprake.

Ook voor luchtkwaliteit heeft de WHO advieswaarden opgesteld. Deze waarden zijn generiek van aard en niet gerelateerd aan één sector of één bedrijf. De bedoeling is dat een lidstaat ernaar streeft dat de advieswaarden nergens worden overschreden, dat wil zeggen dat de emissies van alle bronnen tezamen niet boven de waarden uit zouden mogen komen. Het is dan niet logisch om aan KLM, als één van de vele bronnen van emissies, op te leggen dat men zich aan de WHO-advieswaarden moet houden. Overigens is in het Schone Lucht Akkoord wel opgenomen dat wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de WHO voor fijnstof en stikstofdioxide in 2030.

Vraag 30

Deelt u de mening dat één van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat de sector akkoord gaat met een eerlijke belastingafdracht, o.a. op kerosine, CO₂-uitstoot en vliegtickets? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 30

Een vergelijking tussen sectoren uitsluitend op het punt van belastingafdracht geeft geen volledig beeld van de werkelijkheid. Op 18 november vorig jaar heb ik uw Kamer het rapport «De prijs van een vliegreis» van CE Delft aangeboden.³³ Daarin worden voorbeeldreizen met de auto, het vliegtuig, de trein en de bus vergeleken wat betreft het principe «de vervuiler / gebruiker betaalt». Gekeken is naar alle relevante belastingen en heffingen en naar alle maatschappelijke kosten (externe kosten en infrastructuurkosten). Dit resulteert in percentages die uitdrukken in hoeverre kosten zijn geïnternaliseerd. Bij vergelijkbare Europese bestemmingen levert dat bij de auto

³⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 585.

³¹ Kamerstuk 35 000 A, nr. 60.

³² Kamerstuk 29 383, nr. 343

³³ Kamerstuk 31 936, nNr. 702.

percentages op van ca. 150%, bij het vliegtuig ca. 50%, bij de trein ca. 21% en bij de bus ca. 18%. Een beoordeling van wat «eerlijke» belastingen en heffingen zijn, kan niet worden gemaakt zonder ook naar andere vervoersmodaliteiten te kijken.

Vraag 31

Deelt u de mening dat één van die voorwaarden in ieder geval moet zijn dat de sector een sociaal personeelsbeleid gaat voeren en bovendien actief personeel zal helpen over te stappen naar een daadwerkelijk toekomstbestendige baan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 31

Verwezen wordt naar de brief aan uw Kamer van 24 april inzake mogelijke steunmaatregelen voor Air France KLM.³⁴ Over de voorwaarden wordt thans gesproken.

Vraag 32

Klopt de stelling van het Financieele Dagblad dat KLM dit kwartaal € 350 miljoen ontvangt uit het steunpakket voor behoud van banen tijdens de coronacrisis?³⁵ Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 32

Ik doe op dit moment geen uitspraken over het gebruik van de generieke steunmaatregelen en de eventuele omvang hiervan voor individuele bedrijven.

Vraag 33

Kent u het artikel «KLM negeert kritiek kabinet om banen»?³⁶

Antwoord 33

Ja.

Vraag 34

Waarom staat u het toe dat KLM lak heeft aan haar eigen personeel en duizenden mensen ontslaat, rechtstreeks tegen de strekking in van het steunpakket voor behoud van banen tijdens de coronacrisis?

Antwoord 34

Het kabinet ondersteunt waar het kan. Daarbij is behoud van werkgelegenheid steeds het doel. Tegelijkertijd is het kabinet realistisch: het steunpakket kan er niet voor zorgen dat deze crisis, die naar verwachting ook na het steunpakket en de gezondheids crisis nog zal voortduren, geheel zonder consequenties voor de economie en werkgelegenheid zal zijn. We moeten bedrijven ook in staat stellen mee te bewegen en zich op een toekomst na het steunpakket voor te bereiden. Dat betekent helaas ook dat er mogelijk contracten niet verlengd kunnen worden of minder van externe inhuur gebruik zal worden gemaakt.

Vraag 35

Bent u bereid om uw invloed als aandeelhouder aan te wenden om KLM een socialer personeelsbeleid te laten voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 35

Het is aan het bestuur van de onderneming om invulling te geven aan het personeelsbeleid. In het kader van de mogelijke steun aan KLM hebben wij in de brief van 24 april 2020³⁷ wel aangegeven dat het kabinet offers van het KLM-personeel zal vragen, waarbij de sterkste schouders de zwaarste lasten zullen moeten dragen.

³⁴ Kamerstuk 29 232, nr. 9.

³⁵ FD, 4 april 2020 «KLM ontvangt dit kwartaal € 350 mln uit staatsfonds»

³⁶ NRC, 3 april 2020, «KLM negeert kritiek om banen»

³⁷ Kamerstuk 29 232, nr.9.

Vraag 36

Wat is uw boodschap aan de duizenden werknemers van KLM die nu hun baan kwijtraken, terwijl KLM wel gebruik maakt van allerhande steunpakketten?

Antwoord 36

Het kabinet stelt binnen haar mogelijkheden alles in het werk om ervoor te zorgen dat werkgelegenheid zoveel mogelijk behouden blijft. Maar steunpakketten hebben per definitie een tijdelijk karakter, terwijl de (economische) gevolgen van de coronacrisis verstrekkend en ook op de lange termijn ingrijpend zullen zijn. Geen enkel pakket kan al die effecten wegnemen. Er zullen helaas ook mensen zijn die hun werk verliezen, bijvoorbeeld omdat het bedrijf waarvoor ze werken met een meer dan incidentele vraaguitval te maken heeft. Die proberen we zo goed mogelijk op te vangen. We kunnen in Nederland dankbaar zijn voor een breed, ruim en solide sociaal vangnet. Het overgrote deel van de werknemers die hun werk verliezen kunnen bijvoorbeeld aanspraak maken op de WW. In mijn brief van 2 juni jl. heb ik uw Kamer bovendien geïnformeerd over een aanvullend vangnet voor flexwerkers die geen aanspraak kunnen maken op WW of bijstand, conform de motie Gijs van Dijk cs.³⁸. Daarnaast hebben het kabinet, sociale partners, gemeenten en UWV met de oprichting van het platform NLWerktDoor de handen ineengeslagen om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt snel bij elkaar te brengen en mensen die hun baan verliezen zo snel mogelijk weer aan het werk te helpen. Want hoewel er in sommige sectoren nu minder werkgelegenheid is, is die er in andere sectoren nu juist des te meer. In datzelfde kader heeft het kabinet € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor een flankerend scholingspakket NL leert door. Zo zorgen we er samen voor dat Nederland zoveel mogelijk aan het werk kan blijven.

Vraag 37

Erkent u dat KLM zich niet heeft voorbereid op het onvermijdelijke krimpscenario voor de luchtvaartsector en daarmee zichzelf en haar werknemers ernstig in de problemen heeft gebracht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 37

Een terugval zoals nu door COVID-19 is lastig te voorzien. Ik ben wel voornemens te verkennen in EU-verband of strengere eisen inzake financiële buffers voor luchtvaartluchtvaartmaatschappijen mogelijk zijn. Zo zal Nederland zich in EU-verband hard maken dat luchtvaartmaatschappijen over een minimale kasreserve moeten beschikken. De financiële condities waar Europese luchtvaartmaatschappijen aan moeten voldoen zijn vastgelegd in verordening 1008/2008. Bij de herziening van verordening 1008/2008 (Q4 2020) zal Nederland pleiten voor het verplicht stellen van een minimale kasreserve, waarbij de kasreserve enkel kan worden aangesproken in uitzonderlijke, nader uit te werken (nood)situaties.

Vraag 38

Wat gaat u doen om personeel uit de luchtvaartsector, een sector die structureel zal moeten krimpen, te helpen naar een toekomstbestendige baan, bijvoorbeeld in een van de «cruciale beroepen»?

Antwoord 38

Ook gedurende deze coronacrisis zijn er sectoren met een grote personeelsbehoefte. Bijvoorbeeld bij bedrijven in cruciale sectoren en ketens, zoals de zorg, logistiek, distributie, supermarkten, voedselketen, sommige bouwbedrijven en techniek bestaat nog veel vraag naar nieuwe medewerkers. Voor flexwerkers die vanwege de crisis hun baan verliezen zijn er, zelfs in deze periode, dus ook kansen. De mensen die werk zoeken kunnen zich registreren op www.werk.nl. Werkgevers kunnen met hun vraag naar personeel in (cruciale) functies naar het platform www.NLwerktdoor.nl gaan. Dit platform geleidt de vraag door naar de relevante instanties in de arbeidsmarktregio's die snel aan de slag gaan om een match te maken in deze cruciale functies. Werkgevers en werkzoekenden kunnen op dit platform ook een overzicht

³⁸ Kamerstuk 35 430, nr. 15.a.

vinden van meerdere regionale en sectorale initiatieven. Daarnaast zet het kabinet ook in op om- en bijscholing om transitie naar meer kansrijke sectoren te ondersteunen. In de NOW 2.0 is een inspanningsverplichting opgenomen voor werkgevers om hun werknemers te stimuleren om aan bijscholing te doen. Ter ondersteuning daarvan komt het kabinet met een flankerend crisispakket NL leert door. Doel is mensen te ondersteunen die hun werk als gevolg van de crisis dreigen te verliezen of al verloren hebben en de transitie naar ander kansrijk werk zullen moeten maken. Daarvoor is een bedrag van € 50 miljoen (inclusief uitvoeringskosten) beschikbaar gesteld.

Vraag 39

Kent u het bericht «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht»?³⁹

Antwoord 39

Ja.

Vraag 40 t/m 43

Kunt u reageren op de stelling van Follow The Money dat de luchtvaartsector veel minder werkgelegenheid creëert dan gedacht?

Kunt u reageren op de stelling van Follow The Money dat KLM, Schiphol en VNO-NCW een aantal aan luchtvaart gerelateerde banen communiceren dat gebaseerd is op een studie waarvan niet kan worden uitgesloten dat daar mogelijk grove fouten in staan?⁴⁰

Kunt u reageren op de stelling van Follow The Money dat er in deze studie effecten worden meegeteld die niet meegeteld mogen worden en dat er bovendien sprake is van een enorme dubbeltelling?

Kunt u reageren op de stelling van Follow The Money dat het aantal mensen dat in Nederland in de luchtvaart werkt twee- tot driemaal lager is dan de sector zelf claimt?

Antwoord 40 t/m 43

Om een goed beeld te hebben van de economische bijdrage van Schiphol is dit in het verleden en ook recent nog in opdracht van lenW uitgebreid onderzocht. Dit onderzoek is door Decisio uitgevoerd en in het artikel van FTM wordt ook naar dit onderzoek verwezen. In 2015 is een eerste onderzoek van Decisio verschenen⁴¹ en in januari 2020 heb ik de actualisatie van deze studie aan de Tweede Kamer gestuurd.⁴² Wat mij betreft zijn de berekeningen van Decisio het uitgangspunt als er een beeld geschetst moet worden van het huidige aantal banen en de toegevoegde waarde die te relateren is aan Schiphol.

Voor meer details over de verschillen tussen het onderzoek van Decisio en andere onderzoeken, zoals het onderzoek van Intervistas waar het artikel van FTM zich op richt, verwijs ik naar mijn brief van 18 mei 2020 aan uw Kamer⁴³. In deze brief geef ik op verzoek van de Commissie van lenW een reactie op de brief van verschillende organisaties waaronder SchipholWatch van 9 april 2020⁴⁴, die hun verontrusting uitspreken over het werkgelegenheidscijfer waarvoor de luchtvaartsector volgens het artikel van FTM aangeeft verantwoordelijk te zijn.

Vraag 44

Op welke wijze gaat u de bevindingen van Follow The Money meenemen in de gesprekken die u momenteel voert over mogelijke extra financiële injecties in de luchtvaartsector?

³⁹ Follow The Money, 9 april 2020, «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht» (https://www.ftm.nl/artikelen/werkgelegenheid-klm-en-schiphol-veel-minder-dan-gedacht?utm_source=Nieuwsbrief&utm_medium=Social&utm_campaign=BanenKLMSchiphol&utm_source=Follow+the+Money&utm_campaign=f299462942-EMAIL_CAMPAIGN_2020_04_08_02_56&utm_medium=email&utm_term=0_4571d2c3f6-f299462942-241421949)

⁴⁰ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»

⁴¹ Economisch belang van de mainport Schiphol (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219).

⁴² Actualisatie economische betekenis Schiphol (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 710).

⁴³ Kamerstuk 29 665, nr. 386.

⁴⁴ <https://schipholwatch.nl/2020/04/09/brandbrief-tweede-kamer-na-artikel-follow-the-money/>

Antwoord 44

Op basis van het onderzoek van Decisio en overige welvaartsanalyses heb ik een goed beeld van de economische bijdrage en het maatschappelijke belang van de luchtvaart. Die inzichten spelen in mijn overwegingen een rol.

Vraag 45 en 46

Bent u bekend met het rapport «Coronavirus Briefing Note #1: Scenarios for Recovery 26 March 2020»?⁴⁵

Bent u bekend met het feit dat deze studie is uitgevoerd door Intervistas, hetzelfde bedrijf dat de problematische studie naar werkgelegenheid heeft uitgevoerd, waarvan Follow The Money heeft aangetoond dat niet kan worden uitgesloten dat er mogelijk grove fouten in staan?⁴⁶

Antwoord 45 en 46

Ik ben bekend met dit rapport dat is uitgevoerd door Intervistas.

Vraag 47

Klopt het dat Intervistas een bedrijf is van Royal HaskoningDHV, het bedrijf dat passende beoordelingen uitvoert voor natuurvergunningen inzake het stikstofdossier, in opdracht van het ministerie? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 47

Uit openbare informatie op de website van RoyalHaskoningDHV (RHDHV) maak ik op dat Intervistas een onderdeel van RHDHV is.

Vraag 48

Klopt het dat Royal HaskoningDHV ook nauw betrokken is bij de PlanMER in de Luchtvaartnota? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 48

De plan-MER voor de ontwerpLuchtvaartnota⁴⁷ is uitgevoerd door een consortium van drie partijen: RHDHV, NLR en Buck Consultants International (BCI).

Vraag 49

Kunt u uitsluiten dat hier een vorm van belangenverstrengeling zou kunnen ontstaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 49

De beoordeling van de economische effecten in de plan-MER is uitgevoerd door Buck Consultants International (BCI) en hierbij is een breed scala aan (economische) rapporten gebruikt, waaronder het rapport van Intervistas.

Vraag 50

Bent u bereid om eventueel een second opinion uit te voeren naar de genoemde onderzoeken, indien de zweem van belangenverstrengeling niet kan worden weggenomen en niet kan worden uitgesloten dat er mogelijk grove fouten staan in het rapport van Intervistas uit 2015?⁴⁸ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 50

Ik neem aan dat u met genoemde onderzoeken de plan-MER voor de ontwerpLuchtvaartnota⁴⁹ bedoelt. In het kader van de plan-MER en de ontwerpLuchtvaartnota is nu een zienswijzetraject gestart, waarin iedereen een zienswijze in kan dienen op de onderdelen uit de plan-MER (bijv. de beoordeling van de economische effecten). Daarnaast heb ik ook een commissie van enkele economische experts gevraagd om een reflectie uit te brengen op de plan-MER.

⁴⁵ Intervistas, 2020, rapport «Coronavirus Briefing Note #1: Scenarios for Recovery 26 March 2020» (<https://sway.office.com/VW4x2oQcugQUILwB>)

⁴⁶ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»

⁴⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 741

⁴⁸ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»

⁴⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 741

Vraag 51 t/m 55

Waarom is de technische briefing van de Minister van Financiën over staatsdeelnemingen op donderdag 9 april 2020 besloten en vertrouwelijk? Erkent u dat dergelijke besloten en vertrouwelijke bijeenkomsten sterk bijdragen aan het gevoel van achterkamertjespolitiek? Zo ja, deelt u de mening dat dit zeer onwenselijk is? Zo nee, waarom niet?

Klopt het dat deze besloten en vertrouwelijke bijeenkomst beperkingen oplegt aan waar de aldaar aanwezige Kamerleden wel en niet over mogen spreken? Zo ja, deelt u de mening dat dit zeer onwenselijk is? Zo nee, hoe zit het dan? Deelt u de mening dat het debat in alle openheid gevoerd dient te worden? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid om het stenografisch verslag en alle stukken op de agenda van deze technische briefing op de kortst mogelijke termijn alsnog openbaar te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 51 t/m 55

Ik ben het met u eens dat het wenselijk is om het debat zoveel mogelijk in de openbaarheid te voeren. Het kabinet is dan ook terughoudend met het op vertrouwelijke wijze informeren van de Tweede Kamer. Echter er kunnen situaties zijn waarin openbaar informeren niet mogelijk is. Om ook in die gevallen zo goed mogelijk recht te doen aan de informatieplicht van het kabinet en het informatie- en budgetrecht van de Kamer kiest het kabinet er dan voor om de Tweede Kamer vertrouwelijk te informeren.

In het geval van Air France KLM betreft het een beursgenoteerde onderneming waardoor terughoudend moet worden omgegaan met uitlatingen over de onderneming en rekening gehouden dient te worden met mogelijke koersgevoeligheid van informatie. Ook de komende periode bestaat de mogelijkheid dat de woordvoerders staatsdeelnemingen van de vaste Kamercommissie voor Financiën in meer detail vertrouwelijk geïnformeerd zullen worden over de voortgang.

Wanneer de steunmaatregel definitief is, zullen beide Kamers opnieuw geïnformeerd worden en zal een incidentele suppletoire begroting worden aangeboden ten behoeve van autorisatie. Op dat moment kan het debat ook weer in de openbaarheid gevoerd worden.