

2020Z06537

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).

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}

Vraag 2

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

Vraag 3

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

Vraag 4

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?

Vraag 5

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?

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>)

Vraag 6

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»?³

Vraag 7

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

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?

Vraag 9

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

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)?⁴
5

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»?⁶

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?

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?⁷

Vraag 14

Herinnert u zich dat, ook voordat de coronacrisis het luchtverkeer stillegde, de waarde van de aandelen Air France-KLM inderdaad al flink is afgenomen?

Vraag 15

Hoeveel waarde hebben deze met belastinggeld aangekochte aandelen inmiddels al verloren?

Vraag 16

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

³ Motie-Van Raan/Kröger, Kamerstuk 31 936, nr. 600 (14 mei 2019)

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

⁵ Trouw, 21 maart 2019 (<https://www.trouw.nl/ opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties-bba93a01/>)

⁶ Motie-Van Raan, Kamerstuk 35 300, nr. 58 (3 oktober 2019)

⁷ Trouw, 21 maart 2019 (<https://www.trouw.nl/ opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties-bba93a01/>)

Vraag 17

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?

Vraag 18

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?

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?

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?

Vraag 21

Kent u de berichten «Tegenstanders Schiphol: «Geen krimp luchtvaart, geen coronasteun»» en «Staatssteun voor luchtvaart? Alleen met klimaatvoorwaarden, zeggen Europese burgerorganisaties»?^{8 9 10}

Vraag 22

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?^{11 12 13} Zo nee, waarom niet?

Vraag 23

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?

Vraag 24

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?

Vraag 25

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?

⁸ Parool, 6 april 2020 (<https://www.parool.nl/nieuws/tegenstanders-schiphol-geen-krimp-luchtvaart-geen-coronasteun~bbc0f017/>)

⁹ NRC, 6 april 2020 (<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/06/staatssteun-luchtvaart-alleen-met-klimaatvoorwaarden-aldus-honderd-europese-burgerorganisaties-a3995981>)

¹⁰ Petitie SchipholWatch, BTV-Rotterdam, Red Gelderland, SOS-Zaanstreek, BWA en SWAB (<https://eisenaanluchtvaartsteun.petities.nl/>)

¹¹ 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/>)

¹² 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/993556666333-67713438>)

¹³ Vrij Nederland, 1 mei 2019 (<https://www.vn.nl/luchtvaart-klimaatbeleid-luchtkaasteel/>)

Vraag 26

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?

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?

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 gassen rapporteert? Zo nee, waarom niet?

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?

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?

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?

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?¹⁴ Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 33

Kent u het artikel «KLM negeert kritiek kabinet om banen»?¹⁵

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?

Vraag 35

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

Vraag 36

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

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?

¹⁴ FD, 4 april 2020 «KLM ontvangt dit kwartaal € 350 mln uit staatsfonds»

¹⁵ NRC, 3 april 2020, «KLM negeert kritiek om banen»

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»?

Vraag 39

Kent u het bericht «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht»?¹⁶

Vraag 40

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

Vraag 41

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?¹⁷

Vraag 42

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?

Vraag 43

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?

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?

Vraag 45

Bent u bekend met het rapport «Coronavirus Briefing Note #1: Scenarios for Recovery 26 March 2020»?¹⁸

Vraag 46

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?¹⁹

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?

Vraag 48

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

Vraag 49

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

¹⁶ 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=

¹⁷ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»

¹⁸ Intervistas, 2020, rapport «Coronavirus Briefing Note #1: Scenarios for Recovery 26 March 2020» (<https://sway.office.com/VW4x2oQcugQUILwB>)

¹⁹ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»

Vraag 50

Bent u bereid om eventueel een second opinion uit te voeren naar de genoemde onderzoeken, indien de zweem van belangenverstremgeling niet kan worden weggenomen en niet kan worden uitgesloten dat er mogelijk grove fouten staan in het rapport van Intervistas uit 2015?²⁰ Zo nee, waarom niet?

Vraag 51

Waarom is de technische briefing van de Minister van Financiën over staatsdeelnemingen op donderdag 9 april 2020 besloten en vertrouwelijk?

Vraag 52

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?

Vraag 53

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?

Vraag 54

Deelt u de mening dat het debat in alle openheid gevoerd dient te worden? Zo nee, waarom niet?

Vraag 55

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?

²⁰ Intervistas, 2015, «Economic Impact of European Airports»