

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG STAATSAGENT KLM 31 augustus 2021 (ged.)

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat KLM volgens het Jaarverslag 2020 de doelstelling heeft om een beperking van de CO₂-uitstoot van de vliegoperatie – waarmee wordt bedoeld de vluchten die uit Nederland vertrekken – in 2030 met 15 procent te realiseren ten opzichte van 2005. Aangezien de wereld in een klimaatcrisis verkeert, is dit een weinig ambitieuze doelstelling, zo vinden de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Zij lezen bovendien dat KLM in 2019 al 4 procent onder het niveau van 2005 zat. Zij vragen zich af: kan deze doelstelling worden opgeschroefd, aangezien het er zo op lijkt dat de huidige doelstelling al twee jaar niet uitdagend genoeg is.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen de minister van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat erop wijzen dat de luchtvaart rigoureus zal moeten krimpen, omdat de leefbaarheid van de aarde in het gedrang is gekomen. Paradoxaal genoeg kunnen de leningen met hoge rentes niet worden terugbetaald zonder groei. Hoe verhoudt de reductiedoelstelling zich tot de veronderstelde groei die moet plaatsvinden? Hoe reflecteert de staatsagent op dit spanningsveld? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO₂-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton er al sinds 1 maart 2019 ligt. Hoeveel CO₂-ruimte zou KLM onder dit plafond mogen innemen, naar rato van het huidige marktaandeel? En wat betekent dit vervolgens voor andere luchtvaartmaatschappijen? Hoeveel CO₂-ruimte blijft er dan over voor andere luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben tijdens het algemeen overleg Staatsdeelnemingen van 3 februari 2021 de toezegging gekregen dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO₂-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton zou worden meegenomen “in de bespiegelingen over de toekomst van deze onderneming”. Wanneer vinden deze bespiegelingen plaats, wie nemen daaraan deel en hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kan de staatsagent hierover rapporteren?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de staatsagent ook zal rapporteren over de prestaties van KLM bij het terugdringen van vlieghinder. Hoe verhoudt het terugdringen van de vlieghinder zich tot de groei die nodig is om de leningen terug te betalen? Hoe ziet de staatsagent dit? Hoe gaat hij de prestaties van KLM op dit vlak meten?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat vliegtuigen geluidsverstoring veroorzaken in Natura 2000-gebieden. Dit zijn binnen de EU beschermde natuurgebieden, geregeld (onderdeel van) stiltegebieden, en tevens gebieden waar mensen graag recreëren. Vormt KLM hier een uitzondering op onder vliegtuigmaatschappijen of veroorzaakt ook KLM geluidsverstoring in Nederlandse Natura 2000-gebieden?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken in dit kader nog op dat de gemeente Nieuwkoop bij het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen en De Haeck' ligt, dat vrijwel volledig in stiltegebied valt dat groter is dan het Natura 2000-gebied zelf. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen zich af of de minister de waarde van stiltegebieden voor de natuur erkent. Erkent de minister de recreatieve waarde van stiltegebieden? Erkent de minister de economisch-recreatieve waarde van stiltegebieden?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat er op dit moment geluidsverstoring plaatsvindt in dit Natura 2000-gebied door de luchtvaart. In de notitie Stiltegebieden Zuid-Holland 2018¹ staat zelfs: "het aangrenzende Utrechtse deel van de Nieuwkoopse Plassen is in het verleden door de provincie Utrecht geschrapt als stiltegebied vanwege de overlast van vliegverkeer van en naar Schiphol" en "Opgemerkt wordt dat in het kader van de implementatieregelgeving voor luchthavens geen aandacht wordt besteed aan de invloed van bijvoorbeeld grote luchthavens, zoals Schiphol, op stiltegebieden in ons land. In de toelichting op de betreffende wetgeving is niet aangegeven waarom dit, anders dan voor industrieterreinen, horecaconcentratiegebieden, rijks- en provinciale wegen en hoofdspoorwegen, niet vereist is. Informatie is voor provincies relevant bijvoorbeeld in verband met de vraag welk gebieden in ieder geval niet in aanmerking zouden moeten komen voor aanwijzing als stiltegebied." Hieruit blijkt dat de luchtvaart bepalend is voor het aanwijzen van stiltegebieden, in plaats van dat flora, fauna en eventueel recreanten in die gebieden bepalend zijn.

Wat rechtvaardigt de uitzonderingspositie van luchtvaartmaatschappijen in stiltegebieden en beschermde natuurgebieden en op grond waarvan valt deze uitzonderingspositie die gewone burgers en andere sectoren niet hebben, te legitimeren? Hoeveel geluidsverstoring veroorzaakt KLM in Natura 2000-gebieden en stiltegebieden in Nederland? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren zijn van mening dat het kabinet als aandeelhouder moet zorgen dat KLM beschermd natuurgebied en stiltegebied respecteert en daar dus geen geluidsverstoring veroorzaakt. Hoe gaat de staatsagent het geluid dat wordt veroorzaakt door KLM in beschermde natuurgebieden en stiltegebieden meten en hoe gaat hij bepalen hoe KLM presteert op het gebied van hinder terugdringen?

Tot slot willen de leden van de Partij voor de Dieren benadrukken dat het de bedoeling is dat er minder wordt gevlogen. Op welke manier leiden de voorwaarden op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder tot minder vliegbewegingen door KLM? Kan de staatsagent rapporteren over de manier waarop de prestaties van KLM op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder, hebben geleid tot minder vliegverkeer?

¹ Provincie Zuid-Holland, 24 april 2018 (<https://www.zuid-holland.nl/@20686/notitie/>)