



ACTIEPLAN LUCHTVAART

Zo behouden we KLM en Schiphol



INHOUD

Voorwoord	1
KLM	3
Schiphol	7
Lelystad Airport	9
EU-Qatar-verdrag	11
Regionale luchthavens	12
Vliegtaks	13
Representatief onderzoek	14
Appendix	16

VOORWOORD

De toekomst van de Nederlandse luchtvaart staat op het spel. Terwijl Schiphol vreest voor inkrimping wil minister Kaag via een nieuw bedrijfsmodel KLM laten degraderen tot een regionale luchtvaartmaatschappij. Steeds weer wordt de luchtvaartsector neergezet als een gedateerde en vervuilende sector. Men kijkt echter niet naar alle economische voordelen en het vestigingsklimaat wat KLM en Schiphol de Nederlandse samenleving bieden. Schiphol en KLM versterken elkaar. JA21 wil de dreigende teloorgang van onze nationale trots stoppen en presenteert een plan voor het behoud van de sterke positie van de Nederlandse luchtvaartsector. Door diverse maatregelen vanuit zowel Den Haag als de vergaande klimaatplannen Fitfor55 vanuit Brussel dreigt grote schade voor Schiphol in het algemeen en KLM in het bijzonder. Veel Nederlanders willen dit niet. JA21 liet een representatief onderzoek uitvoeren en uit de resultaten

blijkt dat Nederlanders de economische belangen van Schiphol belangrijker vinden dan klimaatmaatregelen.

Luchtvaart is een cruciale infrastructuur. Het biedt in een bepaald deel van onze mobiliteitswensen een oplossing. Het biedt voor bepaalde vervoersstromen en afstanden de oplossing. Soms zijn daar ook alternatieven voor, soms ook eigenlijk niet. Zeker voor de middellange- en lange termijn trajecten is vliegen efficiënt. Vliegen wordt door de jaren heen steeds zuiniger, kent beperkt ruimtebeslag en is zeer flexibel inzetbaar. Uiteraard heeft luchtvaart, net als iedere vorm van transport, voor- en nadelen. Deze moeten maatschappelijk gewogen worden op basis van feiten, en niet op grond van beelden en emotie.

Schiphol en KLM zijn een belangrijke economische motor voor ons land en zorgen samen voor





honderdduizenden arbeidsplaatsen. Jaarlijks is de luchthaven Schiphol goed voor zo'n 4 tot 8 miljard euro aan economische waarde. Multinationals vestigen zich op de Zuidas en rondom Schiphol vanwege de goede bereikbaarheid en agrariërs exporteren onze landbouwproducten wereldwijd. Onze nationale luchthaven is na Londen en Parijs de grootste van Europa en wat JA21 betreft blijft dit zo. Een goed bereikbare luchthaven is cruciaal voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Zonder de hub-functie kan KLM nog maar op 4 van de 70 intercontinentale vluchten blijven vliegen.

De regionale luchthavens in Nederland zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van regio's buiten de Randstad en de economische waarde die daaruit voortvloeit. Denk aan Brainport Eindhoven bij Eindhoven Airport en Eemshaven bij Groningen Airport Eelde. De posities van deze luchthavens staan onder druk, met alle gevolgen voor de regio's van dien.

JA21 zal alles op alles zetten om de desastreuze kabinetsplannen zoals deze nu voorliggen op zijn minst bij te sturen. KLM moet de grote en belangrijke luchtvaartmaatschappij blijven die vanaf Schiphol de hele wereld rondvliegt. Schiphol moet blijven bestaan en in de top van de luchthavens van Europa blijven. JA21 staat achter de luchtvaart. Een Nederland zonder luchtvaart, is als een zwaan zonder vleugels. De ideeën die wij hiervoor hebben vindt u in het volgende document.

Derk Jan Eppink

Maarten Goudzwaard



Er pakken zich donkere wolken samen boven KLM, minister Sigrid Kaag wil dat KLM een nieuw bedrijfsmodel implementeert. Het gevolg: 71 procent minder reizigers en tienduizenden banen staan op het spel. KLM kan verloren gaan en volledig opgaan in Air France, Schiphol kan de hub-functie verliezen en de regio Schiphol kan haar economische waarde verliezen. Wat is hier gaande?

De Koninklijke Nederlandse Luchtvaartmaatschappij is opgericht in 1919 en is daarmee de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld. Direct bij de oprichting kreeg de luchtvaartmaatschappij het predicaat 'Koninklijk' toegewezen door Koningin Wilhelmina. KLM focuste zich in de beginjaren op personenvervoer tussen Nederland en de koloniën. Vanaf de thuisbasis op Schiphol vlogen sinds 1930 vliegtuigen naar het toenmalige Batavia, destijds de langste reguliere luchtverbinding.

Door de jaren heen groeide KLM uit tot een van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld. In 2019 vloog KLM op 171 bestemmingen en vervoerde het 35,1 miljoen passagiers. 56 procent van de vluchten op Schiphol wordt uitgevoerd door een KLM-vliegtuig, met partnermaatschappijen erbij gaat dit getal richting de 80 procent. Via Schiphol vliegt KLM de wereld rond waarbij passagiers uit andere landen een overstap maken in Nederland.

KLM is werkgever voor zo'n 35.000 mensen, daarmee behoort het tot de top tien grootste werkgevers van Nederland. De indirecte werkgelegenheid in combinatie met Schiphol is nog vele malen groter, een onderzoek van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat schat het aantal indirecte banen op 113.900, andere

onderzoeken schatten dit op ruim 300.000 banen.¹ Eerder bleek uit Europees onderzoek uit 2016 dat elke baan die wordt gecreëerd in de luchtvaart zorgt voor drie banen in andere sectoren.² De afgelopen jaren moest KLM al 4.500 banen schrappen door financiële problemen, de vrees is dat dit de komende jaren nog meer zal gaan worden.

Op 5 mei 2004 fuseerde KLM met het Franse Air France. Ondanks de fusie zijn Air France grotendeels een Frans, en KLM grotendeels een Nederlands bedrijf gebleven. De thuishaven van Air France bevindt zich in Parijs op de luchthaven Charles de Gaulle en de thuishaven van KLM op Schiphol. Aanvankelijk leek de fusie een win-win situatie. Toenmalig KLM-topman Leo van Wijk was overtuigd van de kostenvoordelen en de kans in omzet het grootste luchtvaartconcern ter wereld te worden. "De tijd van nationale luchtvaartmaatschappijen is voorbij", zei Van Wijk.

Nu 18 jaar later is er nog weinig over van die romantiek. KLM en Air France staan op gespannen voet en nationale overheden beginnen zich steeds meer te bemoeien met het fusiebedrijf. De Nederlandse Staat had zo weinig vertrouwen in Air France in 2019 dat het besloot om het aandelenpakket uit te breiden met de aankoop van 14 procent in Air France-KLM. Topmannen Ben Smith van Air France en Pieter Elbers van KLM vochten elkaar de tent uit over het behouden van KLM. Nu 3 jaar later is de termijn van KLM-topman Pieter Elbers niet verlengd door de Raad van Commissarissen van KLM. Saillant detail: Ben Smith is onderdeel van de RvC van KLM. Nu een nieuwe topman moest worden aangewezen heerste de angst onder KLM-medewerkers dat Air France de mogelijkheid zal aangrijpen om een Franse topman te kiezen die



zal aansturen op het volledig opgaan van KLM in Air France. Uiteindelijk is besloten om Marjan Rintel aan te stellen als nieuwe CEO, zij was voorheen topvrouw bij de NS.

Door de jaren heen bleek KLM afhankelijk te zijn van staatssteun. Sinds de oprichting krijgt KLM grote bedragen aan staatssteun van de Nederlandse Staat. De afgelopen dertig jaar heeft KLM aangetoond dat het winstgevend kan zijn zonder staatssteun. Zo maakte KLM in de vijf jaren voorafgaand aan de coronapandemie 3,9 miljard euro operationele winst. Dit toont aan dat KLM en haar bedrijfsmodel goed functioneren. Door de unieke coronasituatie viel plotsklaps alle omzet weg. Een situatie die, net als in vele sectoren uniek en volledig onvoorzien was. Dit noopte de overheid om zekerheid te bieden aan dit wezenlijke onderdeel van de Nederlandse infrastructuur.

Deze steun valt te rechtvaardigen door de positie van KLM voor Schiphol en het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie. Zonder KLM geen Schiphol en zonder Schiphol geen economische motor meer. Ruim 300.000 indirecte banen staan op het spel.³ In oktober 2020 dreigde toenmalig minister van Financiën Wopke Hoekstra dat KLM geen staatssteun meer zou ontvangen zolang alle KLM-medewerkers geen loon in

zouden leveren. De medewerkers toonden zich echter bereid tot opnieuw bezuinigingen en KLM kreeg in 2021 voor 3,4 miljard euro aan leningen. Dat was nodig omdat het bedrijf in 2020 een bruto verlies leed van 1,2 miljard euro. Opvallend is de veerkracht van KLM. Want eind 2021 bleek dat van dit leningenpakket nog niet eens een derde gebruikt is en KLM mikt op de start van aflossing van het geleende deel.

In januari 2022 begon huidig minister van Financiën Kaag over een 'nieuw bedrijfsmodel' voor KLM. Volgens de minister moet KLM zich houden aan de klimaat- en stikstofnormen en dus inkrimpen. Uit onderzoek van luchtvaarteconomen blijkt dat een nieuw bedrijfsmodel zou inhouden dat KLM moet stoppen met lange intercontinentale vluchten. KLM moet gaan concurreren op de Europese markt met Ryanair, easyJet en Vueling. Concurrenieren met deze low-cost maatschappijen is een brug te ver, de kosten die KLM maakt om qua prijs bij te blijven, zullen leiden tot grote verliezen en potentieel 71 procent minder reizigers.⁴

Zonder het hub-spoke systeem zal KLM geen intercontinentale vluchten meer kunnen vullen met reizigers. Alleen op de vluchten naar de Nederlandse Antillen en Suriname gaan genoeg Nederlanders om een vlucht te vullen. Dit betekent concreet dat alle verre



bestemmingen verder zullen vervallen en Nederlanders niet meer direct kunnen vliegen naar veel bestemmingen. De hub-functie is hierin dus essentieel voor KLM en Schiphol.

Het is opvallend dat hier de discussie over de manier waarin we in ons land een onderdeel van onze infrastructuur willen inrichten vermengen met een discussie over een privaat bedrijf. De overheid zou de kaders voor de infrastructuur van de luchtvaart moeten stellen, welke gelden voor alle maatschappijen. Niet binnen 1 bedrijf die politieke agenda nastreven omdat de mogelijkheid zich nu voordoet.

De gevolgen van een nieuw bedrijfsmodel zijn onvoorzienbaar en hebben een enorme impact op de Nederlandse economie. 71 procent minder reizigers zal leiden tot een grote ontslaggolf aan personeel bij zowel KLM als Schiphol. Minder vluchten zal leiden tot een inkrimping van Schiphol en het potentiële verlies van de hub-functie. Zonder directe KLM vluchten zullen omliggende multinationals wijken naar andere gebieden, langere reistijd is dan ook niet gewenst voor

personeel dat snel op de bestemming moet zijn. De regio Schiphol zal sterk inkrimpen met alle economische effecten ten gevolge. JA21 heeft Kamervragen gesteld aan minister Kaag over haar uitspraken rondom het nieuwe bedrijfsmodel.⁵

Het loslaten van Schiphol als thuisbasis van KLM zal ook niet leiden tot het gewenste resultaat. Mensen blijven nou eenmaal ver vliegen, het enige verschil is dat men aanklopt bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en langere vluchttijden heeft. Schiphol wordt niet meer interessant zonder KLM, men rijdt dan naar Düsseldorf of Brussel-Zaventem. Het weggeven van onze positie leidt alleen maar tot het verlies van handel en werkgelegenheid zonder dat het klimaat hier mee geholpen is.

Wat duurzaamheid betreft behoort KLM tot de wereldtop. Samen met de TU Delft werkt KLM aan het meest efficiënte en brandstof besparende vliegtuig ooit. KLM gebruikt ook steeds meer biobrandstoffen en reduceert het gebruik van papier en plastic. De vloot wordt de komende tijd vervangen waarbij wordt overgestapt op de

meest duurzame en brandstofefficiënte toestellen. Op Schiphol is men van diesel afgestapt en worden steeds meer elektrische voertuigen gebruikt.⁶

De Nederlandse Staat bezit 5,9 procent van de aandelen van KLM en 14,3 procent van Air France - KLM.⁷ Om de autonome positie te garanderen van KLM wil JA21 dat de Nederlandse Staat de aandelenpositie binnen Air France – KLM garandeert en aandelen koopt als de Fransen dat ook doen. Bovendien wil JA21 dat de Nederlandse Staat een even groot stemmingsrecht heeft binnen Air France – KLM als de Franse Staat. Op dit moment hebben de Fransen twee keer zoveel stemmingsrecht.⁸

Wat JA21 betreft behoort een nieuw bedrijfsmodel van KLM niet tot de toekomstbestendige mogelijkheden. Kaag gaat helemaal niet over een nieuw bedrijfsmodel voor KLM, maar het bedrijf zelf. JA21 hecht veel waarde aan de nationale trots KLM en de economische waarde van KLM voor Nederland. Om KLM te beschermen van een Franse overname zou de Nederlandse overheid KLM moeten blijven ondersteunen, zowel door staatssteun als door de aankoop van aandelen. Het behouden van het aantal vluchten van KLM is essentieel voor de positie van Schiphol in de top van Europa. KLM wil innoveren door zuinigere vliegtuigen te gebruiken en onderzoek te doen naar de elektrificatie van de luchtvaartsector.

JA21 wil

- ✓ Schiphol als thuisbasis van KLM behouden;
- ✓ Een uitgebreid netwerk van directe langeafstandsvluchten vanaf Schiphol door KLM behouden;
- ✓ KLM blijven waarderen als onze nationale trots en waar nodig door de Staat ondersteunen;
- ✓ Het aandelenpakket in Air France - KLM door de Staat uitbreiden en het stemmingsrecht gelijktrekken binnen Air France – KLM.

Schiphol

Amsterdam Airport Schiphol is de nummer drie luchthaven van Europa en de nummer elf van de wereld. Jaarlijks vertrekken zo'n 71 miljoen passagiers naar bestemmingen over de hele wereld.⁹ In 1916 opende Schiphol als militair vliegveld, in 1920 werd Schiphol gebruikt voor de eerste lijndienst van KLM en in 1967 opende het huidige gedeelte Schiphol-Centrum.

Schiphol wilde door de jaren heen flink groeien. In 1916 opende Schiphol als vliegkamp Schiphol met 1 landings- en startbaan. Na de Eerste Wereldoorlog werd Schiphol gebruikt voor het personenvervoer door de Koninklijke Nederlandse Luchtvaartmaatschappij (KLM), dit zorgde voor een flinke groei in het aantal vliegbewegingen. In 1926 werd de Gemeente Amsterdam eigenaar van Schiphol, direct werd gestart met uitbreiding van de faciliteiten op de luchthaven. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd Schiphol in 1940 gebombardeerd door de Duitse Wehrmacht. De Duitsers gebruikten het vliegveld als militaire basis en werd door de jaren heen meerdere malen gebombardeerd door de geallieerden. Aan het einde van de oorlog in 1945 was er bijna niets meer over van de luchthaven en was deze volledig onbruikbaar geworden.

In 1949 werd het besluit genomen dat Schiphol de belangrijkste luchthaven van Nederland moest blijven. Na de oorlog begon Schiphol zo te groeien dat er sprake was van ruimtegebrek. In 1967 opende Schiphol-Centrum, de huidige vertrekterminal van Schiphol. Het aantal banen groeide naar vier met een wens voor een extra baan in de toekomst. In de jaren tachtig van de twintigste eeuw groeide het gebied steeds verder door de komst van kantoorgebouwen en vrachtgebouwen. Schiphol-Centrum bleef maar uitbreiden en ook kwam er een NS-station.¹⁰

In de jaren negentig van de twintigste eeuw begon Schiphol uit te breiden naar de staat waarin we het nu kennen. Een nieuwe terminal werd geopend, het station breidde uit en het gebied rondom Schiphol-Centrum werd gevuld met hotels en kantoren. In 2003 werd de Polderbaan geopend, de vijfde start- en landingsbaan van Schiphol. Schiphol kreeg in de ogen van de Nederlandse Staat een mainport-functie. De functie van Schiphol werd het verbinden van het regionale achterland met de hele wereld. Deze visie sloeg aan en Schiphol was in 2015 goed voor een economische waarde van negen miljard euro.

Schiphol wil graag verder uitbreiden richting de 80 miljoen passagiers per jaar en richting zeven start- en landingsbanen gaan. Schiphol is de thuisbasis van KLM, Transavia, TUI en Corendon. Alleen al KLM is goed voor 56 procent van de vluchten op Schiphol.¹¹ Uitbreiding van het aantal vluchten wordt de afgelopen jaren tegengehouden onder het mom van klimaat-maatregelen. De luchthaven zit in zwaar weer en vreest voor de mondiale positie.

De luchthaven beschikt niet over een natuurvergunning, voor activiteiten waarbij mogelijk natuurwaarden aangetast worden is een natuurvergunning verplicht. In de huidige situatie kan een natuurvergunning worden afgegeven voor maximaal 400.000 vluchten per jaar, een reductie van wel 20 procent.¹² Het stikstofdossier speelt ook voor Schiphol. Volgens de huidige normen stoot Schiphol te veel stikstof uit, een inkrimping van het aantal vluchten is noodzakelijk om onder de normen te blijven. Volgens sommige deskundigen is het nodig om boerenbedrijven in de wijde omgeving op te kopen, de maximumsnelheid op snelwegen in de buurt te verlagen naar 80 kilometer per uur en vervuilde

bedrijven in de omgeving strenger aan te pakken om het huidige aantal vluchten te behouden.

Het 'Fitfor55' plan van de Europese Commissie onder leiding van Frans Timmermans heeft ook gevolgen voor de luchthaven Schiphol. De Europese Commissie wil onder meer een kerosinetaks invoeren, uitstoot verder beperken en het bijmengen van alternatieve brandstoffen verplichten. Minister Harbers van I&W meldde aan de Kamer dat Schiphol naar verwachting 22 procent van de verre vluchten aan concurrerende luchtvaartcentra in Londen, Turkije of het Midden-Oosten zal verliezen. Deze maatregelen zullen leiden tot een prijsstijging van 12 euro op vliegtickets en een daling van 8,5 procent van het aantal passagiers in 2030.¹³

Ter beeldvorming: de commissie Remkes die het kabinet adviseert over de stikstofcrisis, becijferde het aandeel van de luchtvaart op Schiphol in de totale stikstofuitstoot in Nederland tussen de 0,7 en 1,1 procent.¹⁴ Het is belangrijk om een goede afweging te maken tussen de economische belangen en de maatschappelijke belangen. Veel rapporten geven aan hoe schadelijk de effecten van de luchthaven zijn, maar wat staat daar tegenover? Wegen de baten van de economische waarde van Schiphol op tegen de lasten van de luchthaven? Bovendien is Schiphol op eigen kracht in 2030 al klimaatneutraal.

Schiphol is essentieel voor het vestigingsklimaat van Nederland. Bedrijven vestigen zich rondom de luchthaven zodat zij snel producten kunnen exporteren en buitenlandse werknemers kunnen ontvangen. De regio Schiphol is volledig afhankelijk van deze bedrijven. Als Schiphol krimpt zal dat leiden tot fors banenverlies en een economische klap, bedrijven trekken immers weg

naar het buitenland waar wel directe vluchten mogelijk zijn. Hier komt het belang van de hub-functie weer bij kijken als mainport Schiphol.

Wat JA21 betreft moet Schiphol in de top van Europa blijven. Het aantal vluchten dat Schiphol faciliteert is essentieel voor de Nederlandse economie en de transportsector. Schiphol is goed voor zo'n 300.000 indirecte banen, inkrimping zal leiden tot fors baanverlies.¹⁵ De hub-functie van Schiphol samen met KLM is van essentieel belang voor de luchthaven, zonder deze hub-functie verwatert Schiphol tot een regionale luchthaven en stort de bedrijfssector rondom de luchthaven in.

JA21 wil

- ✓ Schiphol moet het huidige aantal vluchten kunnen behouden en kunnen uitbreiden;
- ✓ Schiphol blijven zien als een van de economische motoren van Nederland;
- ✓ De hub-functie van Schiphol moet behouden blijven;
- ✓ Schiphol behouden als thuisbasis van KLM.

Lelystad Airport

Lelystad Airport is een beoogde vakantieluchthaven die tot op de dag van vandaag nog niet geopend is voor vakantievluchten. Lelystad Airport opende in 1973 met als doel de particuliere vluchten te faciliteren. In 2018 werden ruim 103.000 vluchten uitgevoerd. Het vliegveld werd ook gebruikt voor trainingsvluchten en deels als museum.¹⁶

In 1993 werd Schiphol eigenaar van Lelystad Airport. De wens van Schiphol voor de regionale luchthaven was het uitbreiden van de capaciteit van Schiphol. Lelystad Airport zou gebruikt worden voor vakantievluchten die niet noodzakelijk waren om vanaf Schiphol te vertrekken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zouden gezamenlijk 70.000 vakantievluchten moeten overnemen van Schiphol. In 2009 adviseerde de Luchtverkeersleiding Nederland negatief over uitbreiding van Lelystad Airport, het luchtruim zou niet

geschikt zijn om het nieuwe luchtverkeer op een goede manier af te handelen.¹⁷

Toch werd in 2015 besloten dat Lelystad Airport zou gaan uitbreiden. De Schiphol Group heeft 90 miljoen euro geïnvesteerd om in 2033 45.000 vluchten van Schiphol over te nemen. In april 2019 zou de luchthaven openen voor 2.000 vluchten, echter werd de openingsdatum bij lange na niet gehaald door meerdere problemen.

Allereerst de aanvliegeroutes. Door de moeilijkheden van het luchtruim moeten vliegtuigen over langere afstanden laag vliegen boven Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland en Overijssel. Tegenstanders vrezen dat het laag vliegen zal leiden tot meer geluidshinder, meer uitstoot en vaker vogelaanvaringen. JA21 wil laagvliegroutes zoveel mogelijk beperken, maar om



Lelystad Airport te openen zullen een aantal laagvliegroutes blijven bestaan.

Ten tweede beschikt Lelystad Airport niet over een natuurvergunning, door de hogere stikstofuitstoot voldoet de luchthaven niet aan de voorwaarden. Een uitspraak van de Raad van State bepaalt dat Lelystad Airport alleen geopend kan worden als de stikstofuitstoot door het vliegverkeer gecompenseerd wordt door verminderde uitstoot bij andere bronnen. Concreet betekent dit onder andere het uitkopen van boeren in de omgeving, JA21 is hier uiteraard tegenstander van.

Anno 2022 is de luchthaven nog steeds niet geopend. Het huidige kabinet geeft aan binnenkort een besluit te willen nemen over Lelystad Airport, Schiphol stuurt aan op een besluit in 2022. Wat JA21 betreft opent Lelystad Airport dit jaar nog, het zou zonde zijn om de investeringen van ruim 214 miljoen euro verloren te laten gaan.¹⁸ Wel moeten de laagvliegroutes zoveel mogelijk beperkt worden en moet de herindeling van het luchtruim zo snel mogelijk voltooid worden. Lelystad Airport zorgt voor een economische impuls voor de regio Lelystad en ontlast Schiphol waar nodig. Om Lelystad Airport zo aantrekkelijk en bereikbaar mogelijk te maken wil JA21 een directe trein zonder tussenstops tussen Schiphol en Lelystad met shuttlebussen naar de luchthaven in het hoogseizoen.

JA21 wil

- ✓ Lelystad Airport dit jaar nog openen;
- ✓ Laagvliegroutes zoveel mogelijk beperken;
- ✓ Het luchtruim zo snel mogelijk herindelen;
- ✓ Directe treinverbinding tussen Lelystad en Schiphol;
- ✓ Shuttlebussen tussen de trein en de luchthaven in het hoogseizoen.

EU-Qatar-verdrag

De Europese Commissie heeft namens de EU een verdrag gesloten met Qatar op het gebied van luchtvaart. In de luchtvervoerovereenkomst staat dat de luchtvaartmaatschappij uit Qatar in plaats van 200 keer maximaal 400 keer per dag naar Europa mag vliegen.¹⁹ In Nederland krijgt de maatschappij de mogelijkheid om zeven keer per dag naar Schiphol te vliegen. Het huidige EU-Qatar luchtvaartverdrag is potentieel schadelijk voor de werkgelegenheid van de Europese luchtvaart. In de praktijk zal de EU-markt nu onmiddellijk en eenzijdig worden opengesteld voor Qatar Airways, een luchtvaartmaatschappij die door ongecontroleerde overheidssteun zonder winstoogmerk kan opereren. JA21 heeft een motie ingediend over controle op de staatssteun, deze is door de VVD en het CDA verworpen. Onze motie had heel veel steun in de Kamer. Helaas stemde uitgerekend de VVD tegen waardoor de ongecontroleerde staatssteun in stand blijft.

Het gevolg van het Qatar-verdrag is dat KLM te maken gaat krijgen met oneerlijke concurrentie, de hub-functie van Schiphol onder druk komt te staan en het verdrag staat haaks op de nationale en Europese ambities om de luchtvaart verder te verduurzamen, omdat zij niet aan dezelfde eisen worden onderworpen. Het verdrag is, in afwachting van het advies van de Raad van State, sinds oktober 2021 van kracht. Wat JA21 betreft moet de Raad van State dit advies zo snel mogelijk naar de Kamer sturen.

In algemene zin vindt JA21 dat luchtvaartverdragen in de eerste plaats moeten bijdragen aan de Europese luchtvaart. Dat betekent dat het de werkgelegenheid, arbeidsomstandigheden en de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart moet waarborgen en moet bijdragen aan de eigen economie. Volgens JA21 heeft

Europa een goede uitgangspositie met een markt van bijna een half miljard inwoners en verbindingen naar de rest van het Westen om strikte luchtvaartverdragen te maken met andere landen of gebieden.

JA21 wil

- ✓ Het Qatar-verdrag herzien zodat dezelfde bindende milieu- en duurzaamheidsregels als voor EU gevestigde carriers gelden;
- ✓ Een periodieke evaluatie van het verdrag;
- ✓ Onderzoek doen naar de oneerlijke concurrentie van Qatar Airways;
- ✓ Strikte naleving en handhaving van de sociale aspecten van het Verdrag.
- ✓ Uitbreiding, toepasbaarheid en naleving van Europese normen en regels op het gebied van arbeidsomstandigheden, concurrentie en milieu in de luchtvaart, waaronder werk- en rusttijden en Green deal in toekomstige luchtvaartverdragen

Regionale luchthavens

Groningen Airport Eelde is aangewezen als nationale luchthaven en speelt een rol in de opleiding van piloten en de verduurzaming van de luchtvaartsector. Op Groningen Airport Eelde is de KLM Flight Academy waar piloten in opleiding kunnen trainen en vliegreuen kunnen maken. Ook speelt de luchthaven een belangrijke rol in de verduurzaming van de luchtvaartsector door onder andere onderzoek naar elektrische vliegtuigen en functioneert het als mobiliteit hub voor het Noorden.²⁰

Rotterdam The Hague Airport is een luchthaven in Rotterdam die bestemd is voor vooral vakantievluchten en privé-vluchten. GroenLinks en de PvdA willen dat de luchthaven haar deuren sluit en moet wijken voor woningbouw. D66 wil een krimp van de luchthaven. De luchthaven is jaarlijks goed voor zo'n 50.000 vluchten en bijna 1,7 miljoen passagiers.²¹

Eindhoven Airport is de op een na grootste luchthaven van Nederland. De luchthaven is vooral bestemd voor vakantievluchten en kent zo'n 6 miljoen passagiers per jaar. De luchthaven beschikt niet over een natuurvergunning en kan te maken krijgen met inkrimping door stikstofregels.²²

Maastricht Aachen Airport is een luchthaven vlakbij Maastricht. Vanaf de luchthaven vertrekken vakantievluchten en ongeveer 7 procent van het Nederlandse vrachtvervoer. De provincie Limburg ziet sluiting van de luchthaven als een reële optie. De provincie Limburg is concessieverlener, aandeelhouder en subsidiënt van Maastricht Airport. Vanwege renovaties aan de luchthaven neemt de provincie dit jaar een besluit over de luchthaven.²³

JA21 wil

- ✓ Regionale luchthavens openhouden;
- ✓ Het aantal vluchten op Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport behouden;
- ✓ Maastricht Aachen Airport openhouden voor personen- en vrachtvervoer;
- ✓ Technologische ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart ondersteunen en aanmoedigen via Groningen Airport Eelde.

Vliegtaks

Sinds 1 januari 2021 wordt er in Nederland een vliegbelasting geheven op vliegtickets, ook wel bekend als de vliegtaks. Per vliegticket voor een passagiersvlucht vanaf een Nederlandse luchthaven geldt een belasting van 7,85 euro. De opbrengst van de vliegtaks wordt geschat op rond de 200 miljoen euro per jaar.²⁴

Onder Rutte III werd de vliegtaks ingevoerd, het nieuwe kabinet Rutte IV wil de vliegtaks verhogen. Volgens het coalitieakkoord moet het verhogen van de vliegtaks leiden tot een inkomstenbron van 600 miljoen euro per jaar. De reden van deze verhoging zou het aanmoedigen van treinvervoer zijn. Dit zal leiden tot een verdriedubbeling van de vliegtaks, richting de 23 euro per vliegticket.²⁵ Het uitgangspunt van het kabinet dat een verdriedubbeling zal leiden tot evenveel vluchten geeft aan dat men de vliegtaks niet gebruikt als ontmoediging van vliegen maar als melkkoe. In het coalitieakkoord geeft de coalitie zelfs aan dat de vliegtaks niet zal leiden tot een reductie van de CO₂-uitstoot.²⁶

Van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 kende Nederland ook al een vliegtaks. Deze is in 2009 afgeschaft omdat veel Nederlanders de grens over gingen om te gaan vliegen. Brussel en Düsseldorf kregen veel meer Nederlandse passagiers te verwerken dan voorheen. De angst heerst dat eenzelfde situatie zich gaat voordoen bij een verdriedubbeling van de vliegtaks. Low-budget maatschappijen willen de prijzen laag houden en zullen Nederlanders aansporen om bijvoorbeeld vanaf Brussel-Charleroi te gaan vliegen.

JA21 is tegen de invoering van de vliegtaks. De vliegtaks leidt tot een kostenverhoging van vliegtickets met als gevolg dat vliegen voor lage en modale inkomens onbetaalbaar wordt. Een verdrievoudiging van

de vliegtaks is voor JA21 onbespreekbaar en JA21 zal tegen stemmen. Als die vliegtaks er toch komt, dan kunnen we de inkomsten hiervan het beste oormerken voor de luchtvaartsector. Herinvesteer de opbrengsten van de vliegtaks in de verduurzaming van de luchtvaartsector en voor onderzoek en innovaties. Op de totale overheidsbegroting is 600 miljoen euro een verwaarloosbaar bedrag, maar voor de luchtvaartsector is dat een enorme impuls richting onder andere de elektrificatie van vliegtuigen en het gebruik van waterstof.

JA21 wil

- ✓ De verdriedubbeling van de vliegtaks tegen gaan;
- ✓ Indien de vliegtaks er komt, de opbrengsten van de verhoging herinvesteren in de verduurzaming en innovatieve ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaartsector.

Representatief onderzoek

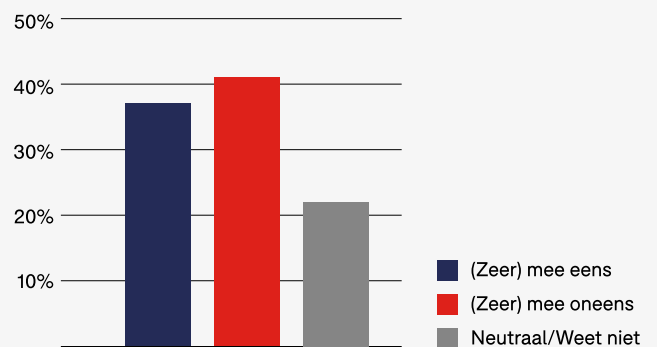
Eind februari heeft JA21 een representatief opinie-onderzoek laten doen door Peil.nl. JA21 wilde graag weten hoe de Nederlanders keken naar inkrimping van Schiphol, de belangen van de economische voordelen en de betaalbaarheid van vluchten. De uitkomsten van dit onderzoek ondersteunen onze visie op de luchtvaart.

Meer Nederlanders zijn het oneens met de stelling dat het terecht is om Schiphol en KLM fors in te krimpen door het klimaatbeleid dan dat er tegenstanders zijn. Ruim 41% is het oneens, 37% is het eens met de stelling en 22% is neutraal of weet het niet. Door het klimaatbeleid lijkt het erop dat Schiphol en KLM fors moeten gaan krimpen de komende jaren. Het lijkt erop dat dit tegen de wil van de burgers in gaat.

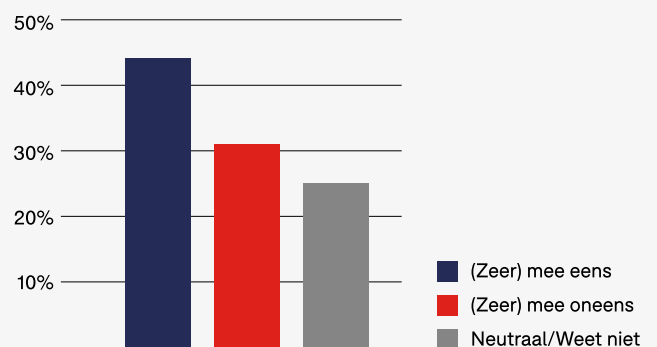
Ruim 44% is het eens met de stelling dat de economische belangen en de werkgelegenheid van Schiphol belangrijker zijn dan de eventuele nadelen. 32% is het oneens en 25% is neutraal of weet het niet. JA21 hamert op de economische belangen die Schiphol aan Nederland biedt. Door de hub-functie hebben honderdduizenden mensen een baan en is Nederland aantrekkelijk voor buitenlandse bedrijven. Zonder een goed bereikbare luchthaven raakt het Nederlandse vestigingsklimaat ernstig in het geding.

Een zeer grote meerderheid van de Nederlanders vindt dat vliegvakanties betaalbaar moeten blijven voor mensen met een laag en modaal inkomen. Door de komst van de verdriedubbeling van de vliegtaks lijkt het erop dat de prijs van vliegtickets steeds verder zal stijgen. Binnenkort wordt vliegen alleen nog bereikbaar voor de elite. De vliegtaks wordt gebruikt als melkkoe terwijl burgers hier de lasten van zullen dragen.

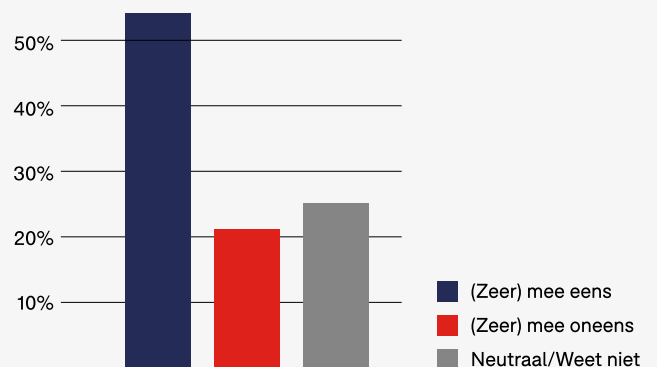
Ik vind het terecht om Schiphol en KLM fors in te krimpen als onderdeel van het klimaatbeleid



De economische voordelen van Schiphol en de werkgelegenheid van honderdduizenden mensen zijn belangrijker dan de eventuele nadelen



Ik vind het belangrijk dat vliegvakanties ook voor mensen met een laag en modaal inkomen betaalbaar blijven



Endnotes

- 1 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/10/bijlage-1-actualisatie-economische-betekenis-schiphol>
- 2 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/580915/EPRS_BRI\(2016\)580915_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/580915/EPRS_BRI(2016)580915_EN.pdf)
- 3 https://issuu.com/intervistasconsulting/docs/economic_impact_of_european_airport
- 4 <https://www.telegraaf.nl/financieel/319210052/verre-klm-routes-verdwijnen-bij-ander-bedrijfsmodel>
- 5 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2022D04761>
- 6 <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/uitbreiden-elektrische-voertuigen/>
- 7 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/staatsdeelnemingen/vraag-en-antwoord/financiele-steun-aan-klm>
- 8 https://nl.wikipedia.org/wiki/Air_France-KLM
- 9 <https://nieuws.schiphol.nl/jaarcijfers-2019/>
- 10 <https://www.schiphol.nl/nl/jij-en-schiphol/pagina/ruim-100-jaar-schiphol/>
- 11 <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/klm-blijft-grootste-gebruiker-schiphol>
- 12 <https://nos.nl/artikel/2408710-grote-zorgen-kabinet-over-schiphol-aantal-vluchten-mogelijk-fors-omlaag>
- 13 <https://www.telegraaf.nl/financieel/1413301695/klimaatplan-eu-kost-luchtvaart-260-000-banen>
- 14 <https://open.overheid.nl/repository/ront-e1d98609-6f59-4245-8758-ec00da553db5/1/pdf/niet%20alles%20kan%20overal.pdf>
- 15 <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/duurzame-werkgelegenheid/>
- 16 <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>
- 17 <https://luchtvaartindetoekomst.nl/doe-mee/documenten-doemee/zienswijzenprocedure+lellystad+airport/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1265475>
- 18 <https://www.ftm.nl/artikelen/wat-kost-lellystad-airport-ons-eigenlijk?share=qimH9A8AOMMuDcqHDwnW2Z%2FtA9%2B2tRVummRVNSpOG0GC41GNZd7dUY5X28bhbQ%3D%3D>
- 19 <https://www.upinthesky.nl/2021/11/18/vakbonden-ontkennen-lijkt-alsof-we-akkoord-waren/>
- 20 <https://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport-eelde/de-organisatie/omwonenden/informatie-over-lesvluchten-klm-flight-academy>
- 21 <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/luchtvaart/rotterdam-the-hague/>
- 22 <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/passagiers-luchtvaart>
- 23 https://nl.wikipedia.org/wiki/Maastricht_Aachen_Airport
- 24 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieubelastingen/vliegbelasting>
- 25 <https://www.kabinetsformatie2021.nl/documenten/publicaties/2021/12/15/budgettaire-bijlage-coalitieakkoord-2021-2025>
- 26 <https://www.kabinetsformatie2021.nl/documenten/publicaties/2021/12/15/coalitieakkoord-omzien-naar-elkaar-vooruitkijken-naar-de-toekomst>

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 932

**GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID EPPINK TER VERVANGING VAN
DIE GEDRUKT ONDER NR. 928**

Voorgesteld 22 maart 2022

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Qatar Airways met het EU-Qatar luchtvaartverdrag oneerlijk concurreert met Europese luchtvaartmaatschappijen,

overwegende dat het Nederlandse kabinet in het coalitieakkoord inzake luchtvaart oproept tot een «gelijk speelveld binnen de EU en van de EU ten opzichte van derde landen»;

overwegende dat Nederland op basis van artikel 7 van het Verdrag binnen het Gemengd Comité kan vragen om controle op financiële ondersteuning van Qatar Airways;

overwegende dat vakbonden van KLM zich per brief hebben uitgesproken over de oneerlijke concurrentie die door dit Verdrag ontstaat;

verzoekt de regering binnen het Gemengd Comité van het Verdrag een strikte naleving en handhaving van artikel 7 naar inbreuk op oneerlijke concurrentie te waarborgen en te onderzoeken of Qatar Airways door de staat Qatar subsidie wordt verleend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Eppink

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2022Z02014

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Financiën over *de dreigende teloorgang van de autonome positie van KLM binnen Air France-KLM* (ingezonden 4 februari 2022).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «KLM krijgt weer Nederlandse ceo»?¹

Vraag 2

Hoe bent u van plan om de autonome positie van KLM te waarborgen in Air France-KLM?

Vraag 3

Bent u van mening dat KLM nooit mag opgaan in Air France en haar autonome positie nooit mag verliezen?

Vraag 4

Klopt het dat het kabinet zich vooral richt op duurzaamheidseisen, in plaats van volop in te zetten op het behoud van de autonome positie van KLM binnen Air France-KLM?

Vraag 5

Kunt u een overzicht geven van de geplande geldstromen naar KLM de komende jaren?

Vraag 6

Wilt u nagaan of het bericht klopt dat Air France-KLM van KLM binnen 24 maanden een zogenoemde operating carrier wil maken, dat het hoofdkantoor in Amstelveen gaat sluiten, en dat (in de persoon van Olthion Carkaxhija, die als «reorganisatiedirecteur» in Amstelveen rondloopt) de voorbereidingen daartoe inmiddels in volle gang zijn?

Vraag 7

Wilt u de Kamer informeren over het voornemen om KLM binnen twee jaar de nek om te draaien, als dat bericht inderdaad op waarheid berust?

¹ Telegraaf, 28 januari 2022 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/126566921/klm-krijgt-weer-nederlandse-ceo>)

KAMERVragen

Vraag 8

Wat gaat de Nederlandse staat ondernemen om te voorkomen dat Air France-KLM de positie van KLM als autonoom bedrijfsonderdeel beëindigt?

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2022Z02242

Vragen van het lid **Eppink** (JA21) aan de Minister van Financiën over *het gewenste nieuwe bedrijfsmodel van KLM* (ingezonden 8 februari 2022).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Verre KLM-routes verdwijnen bij ander bedrijfsmodel»?¹

Vraag 2

Hoe ziet u het gewenste nieuwe bedrijfsmodel van KLM voor u dat u voorstelde tijdens het commissiedebat over Staatsdeelnemingen op 26 januari 2022?

Vraag 3

Bent u van mening dat KLM zich moet richten op de Europese luchtvaartmarkt en moet stoppen met intercontinentale vluchten? Zo ja, hoe wilt u de economische positie van KLM en Schiphol waarborgen?

Vraag 4

Welke meerwaarde heeft KLM voor de Nederlandse staat als deze nog slechts fungeert als regionale luchtvaartmaatschappij en niet langer bijdraagt aan de rechtstreekse internationale bereikbaarheid van Nederland en de internationale hubfunctie van Schiphol?

Vraag 5

Onderschrijft u de stelling dat een veranderd bedrijfsmodel voor KLM zal leiden tot 70 procent minder reizigers en dus ook tot fors baanverlies bij zowel KLM als Schiphol?

Vraag 6

Onderschrijft u de noodzaak van de internationale hubfunctie van Schiphol?

Vraag 7

Is de positie van KLM als krachtige speler op de internationale markt van wezenlijk belang voor het behoud van de internationale hubfunctie van Schiphol? Zo ja, onderschrijft u dan ook de noodzaak dat KLM niet onver-

¹ Telegraaf, 6 februari 2022 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/319210052/verre-klm-routes-verdwijnen-bij-ander-bedrijfsmodel>)

KAMERVragen

hoopt afschaalt tot regionale luchtvaartmaatschappij om de positie van Schiphol als internationale hub te waarborgen?

Vraag 8

Wilt u de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de plannen van een nieuw bedrijfsmodel voor KLM, als dat bericht inderdaad op waarheid berust?

Vraag 9

Kunt u de Kamer aan de hand van scenario's informeren over welke gevolgen het onverhoopt afschalen van KLM tot regionale luchtvaartmaatschappij heeft voor de rechtstreekse internationale bereikbaarheid van Schiphol?

