

Tweede Kamer Leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. dhr. T.C. de Groot, voorzitter, en mw. J. Rijkers, griffier, cie.iw@tweedekamer.nl



Eerste Kamer Leden van de Commissie voor Financiën (FIN)
T.a.v. Prof. Dr. P.H.J. Essers, voorzitter

Betreft: Voornemen inkoop aandelen KLM

Amsterdam, 28 mei 2022

Geachte commissieleden,

Namens onderstaande 2750 burgers, burger- en milieuorganisaties adviseren wij dringend geen aandelen KLM bij te kopen. Dit advies is in deze brief onderbouwd.

Op basis van het eigen beleid betreffende het 'aangaan en afstoten van staatsdeelnemingen' kan de aanschaf niet doorgaan.¹ Er is geen publiek belang, omschreven in een welomschreven beleidsdoelstelling die bij voorkeur gebaseerd is op wet- en regelgeving. Op grond van dit beleid is er zelfs reden de aandelen te verkopen.

Want ook de luchtvaart zal –al dan niet via gerechtelijke uitspraken- gedwongen worden bij te dragen aan de emissiedoelstellingen voor 2030. De uitzonderingspositie voor de luchtvaart is niet te handhaven.

Jaar	Klimaatakkoord	Luchtvaartakkoord
2020	- 25 % t.o.v. 1990	geen eisen
2030	- 55 % t.o.v. 1990	niveau van 2005
2050	- 95 % t.o.v. 1990	- 50% t.o.v. 2005
2070		0 uitstoot

KLM zelf lobbyt actief om de uitzonderingspositie voor de luchtvaart te behouden en wil het ETS voor de luchtvaart vervangen door een vrijblijvende variant.²

VN secretaris António Guterres concludeert tegelijkertijd: 'We are on a fast track towards climate disaster'.³

Als verklaring daarvoor geeft hij dat bedrijven en overheden het ene zeggen en het andere doen. In dat licht moet ook de bestelling van 100 nieuwe Airbus vliegtuigen worden gezien: de KLM denkt nog steeds in

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/staatsdeelnemingen/staatsdeelnemingen-aangaan-en-afstoten>

² <https://data.influencemap.org/company/Air-France-KLM-a93f0fff3b302d582d4a156eab9ed99f>

³ <https://www.youtube.com/watch?v=wJyYfDzTSAg>

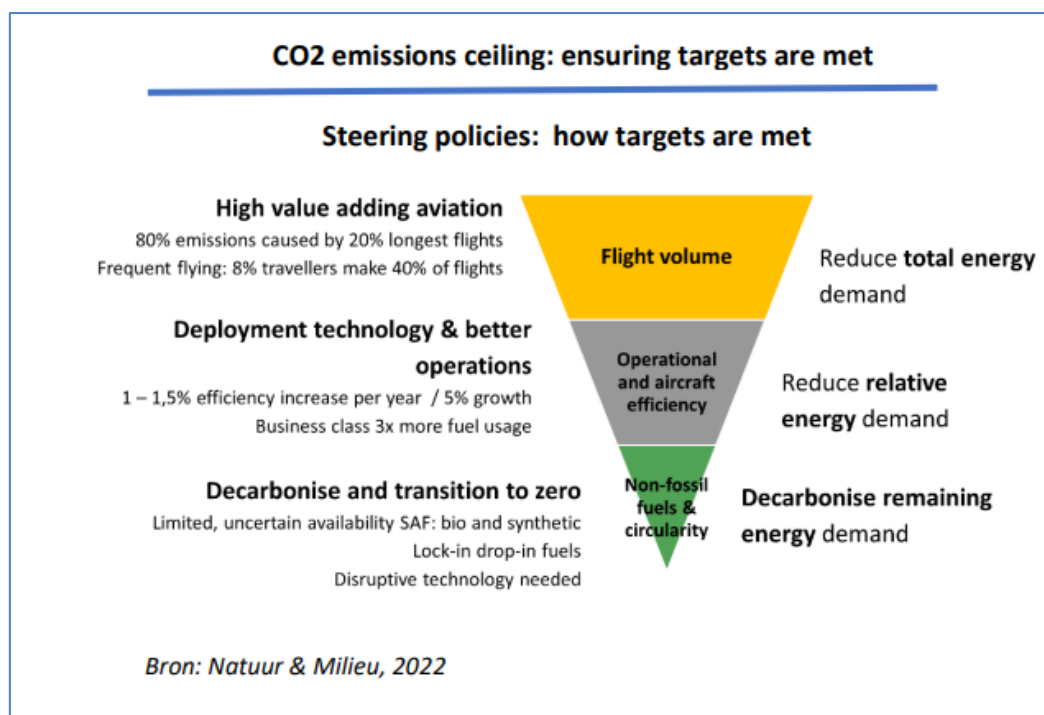
termen van groei en gaat voorbij aan de realiteit van een snel opwarmende planeet.⁴ Het verdienmodel van de KLM is dus zeer risicovol.

Bewoners, klimaat- en natuur hebben baat bij minder transferpassagiers, minder veelvliegers, minder verre vracht- en minder korte vluchtjes (60 keer per dag naar Londen op- en neer). De economische impact is beperkt in relatie tot de economische- en maatschappelijke voordelen. Dit blijkt uit diverse MKBA studies betreffende Schiphol en regionale luchthavens.⁵ Er ontstaat meer ruimte voor woningbouw, boeren, recreatie en natuur.

Dit betreft vooral de vliegbewegingen van KLM. De meeste Nederlanders gaan met low-cost maatschappijen op vakantie en worden nauwelijks geraakt bij een krimp van de KLM.

Volumebeperking

25 mei was er in de Tweede Kamer een expertsessie over de verduurzaming van de luchtvaart. Natuur en Milieu betoogde daar dat de trias energetica ook van toepassing is op de luchtvaart. Volumebeperking (besparing) is de meeste duurzame en effectiefste strategie. En op korte termijn te realiseren.



⁴ <https://nieuws.klm.com/klm-group-kiest-voor-airbus-a320neo-family-als-europees-toestel-voor-klm-en-transavia/>

⁵ https://krimpluchtvaart.nl/doc/Luchtvaart/CE_Delft_190143_De_economische_effecten_van_krimp_en_groei_van_de_NL_luchtvaart_DEF.pdf

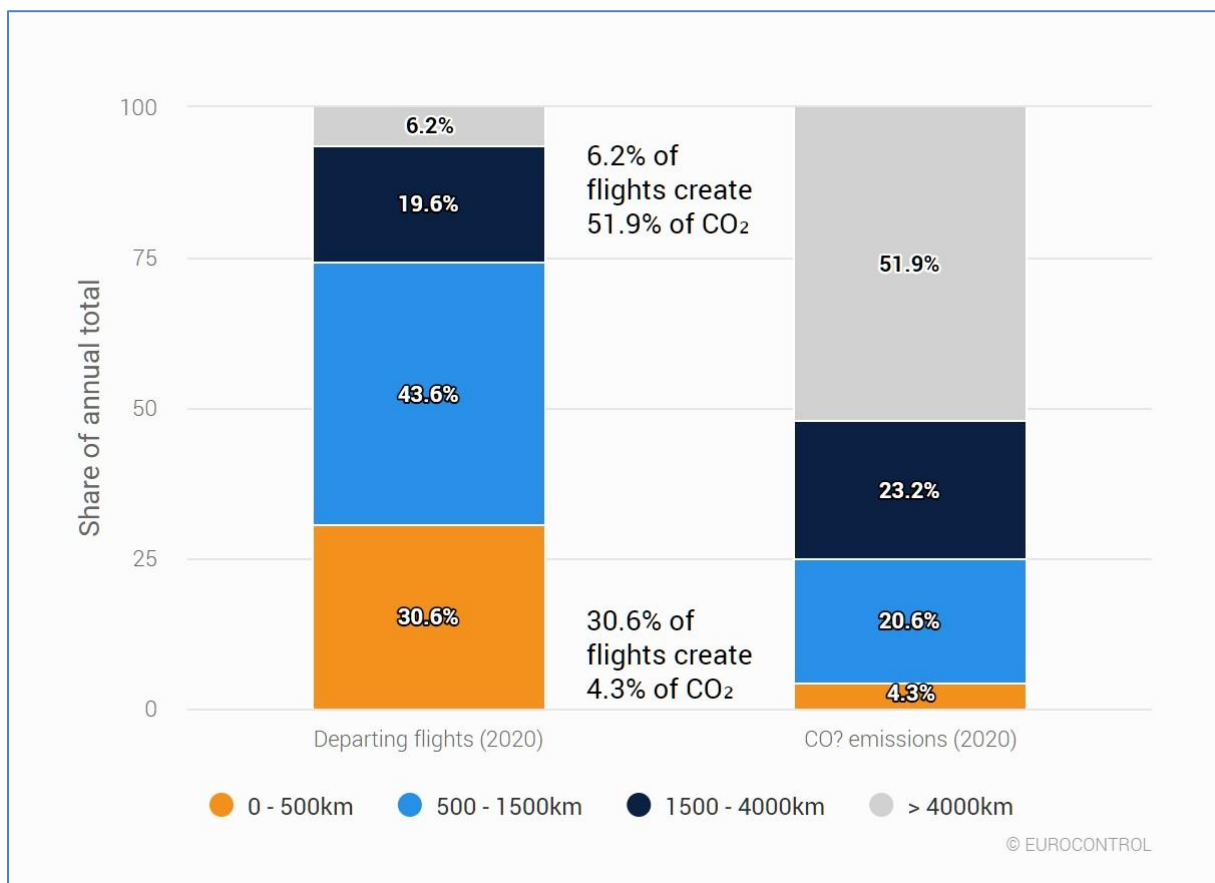
Dat betekent ook voor de luchtvaart een afname van de uitstoot met 55% in 2030 ten opzicht van het referentiejaar 1990⁶. Het weglaten van emissies van luchtvaart uit de administratie is een ernstige tekortkoming evenals de daarop gebaseerde uitzonderingspositie.⁷

Een reductie van 55% per 2030 is een ongekennde ombuiging van beleid, in een zeer korte periode. Zelfs de lockdown in 2020 was niet voldoende.

Klimaatwetenschappers stellen dat een snel 'social tipping point' noodzakelijk is om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5C. Dat maatschappelijk kantelpunt gaat er niet komen als de overheid de luchtvaart blijft steunen. Het is een verkeerd signaal.

Laaghangend fruit

Bij de luchtvaart wordt 50% van de emissies veroorzaakt door 5% van de verre vluchten. Bij lange afstanden stijgt de uitstoot per kilometer omdat het vliegtuig zijn eigen brandstof moet meetorsen. Deze 'long-haul' vluchten vormen het verdienmodel van de KLM.



⁶ toen het Kyoto protocol van kracht werd, het eerste klimaatprotocol

⁷ <https://krimpluchtvaart.nl/r/Luchtvaart-en-klimaatakkoord-Parijs>

Uitstootbeperking

Vliegen op grotere hoogte versterkt het effect van de uitstoot van o.a. CO₂. Dit komt doordat er waterkristallen ontstaan en de gassen minder snel worden afgebroken. In de expertsessie is de CO₂ uitstoot de 'tip of the iceberg' genoemd. De Europese Commissie stelt dat impact van broeikasgassen bij de luchtvaart met een factor 3 vermenigvuldigd moet worden.⁸

Verduurzamen brandstoffen

Het idee dat we brandstoffen kunnen verduurzamen is vooralsnog verre toekomst. De extra hoeveelheid benodigde duurzame energie (20 GW) is niet op korte termijn beschikbaar concludeerde men dan ook 25 mei. Als vliegen normaal wordt belast en de hogere prijs van SEF (Sustainable Energy Fuels) in de ticketprijzen doorwerkt, meent de vraag vanzelf af.

Wat is er wel nodig: inzetten op krimp Luchtvaart

A: afschaffen fiscale privileges van Luchtvaart

Begin met het wegnemen van de fiscale privileges in de luchtvaart. CE-Delft berekende dat elke stijging van de ticketprijs met 10% leidt tot een afname van 10-20% van de vraag.⁹

Jaarlijks loopt de schatkist 2 miljard euro mis door niet geïnde BTW en accijnzen.¹⁰ Nederlandse passagiers subsidiëren zelfs overstappers. Het verdienmodel van de KLM is een fiscale bubbel.

B: verminder uitstoot en het aantal vluchten

Voor zakelijke- en vakantie passagiers zijn er voldoende opties om de afhankelijkheid van de luchtvaart te beperken. Teleconferencing en remote werken zijn meer gemeengoed geworden dankzij de pandemie. Het invliegen van buitenlands toerisme kan worden beperkt. Als het gaat om korte vluchten is vervanging naar de trein voor de hand liggend.

Bij een focus op de behoefte van inwoners van Nederland is een sterke krimp mogelijk terwijl het mogelijk blijft met het vliegtuig op vakantie te gaan. Als Schiphol krimpt kunnen er wel 150.000 extra huizen bijgebouwd worden in regio Amsterdam.¹¹

Conclusie

Alles in ogenschouw nemend, is er voor KLM maar één toekomst weggelegd: die van krimp.

⁸ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7bc666c9-2d9c-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

⁹ <https://ce.nl/publicaties/prijsgevoeligheid-in-de-luchtvaart-en-zeescheepvaart-literatuurstudie/>

¹⁰ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/4453946/vliegen-belasting-vliegtickets-duurder-2-miljard>

¹¹ <https://milieudefensie.nl/actueel/onderzoek-woningbouw-rondom-schiphol.pdf>

De lobby voor Schiphol schetst doemscenario's bij krimp van de luchtvaart. Economen waarschuwen voor de toxische invloed van foutieve argumenten: het is schadelijk voor het publieke debat.¹²

Een voorbeeld: 'Beperking van het vliegverkeer in Nederland leidt tot weglekeffecten'. Dat miskent dat andere landen ook verplicht zijn hun uitstoot te beperken en vergelijkbare maatregelen moeten nemen. Zo zijn er meer drogredenaties in dit debat.

Wij adviseren u dringend om niet akkoord te gaan met het voorstel van het kabinet om nieuwe aandelen KLM te kopen.

Deze brief is geschreven namens de burgers die de online oproep ondertekenden op <https://krimpluchtvaart.nl> en de volgende organisaties:

Fossielvrij Amsterdam
Platform Vliegoverlast Amsterdam
Comite Schone Lucht
Social Tipping Point Coalitie
Vereniging BTV Rotterdam
Vereniging Vlieghinder Nieuwkoop
Vereniging Milieudefensie
De Klimaatcoalitie
Fridays for Future
Clustervertegenwoordiging Aalsmeerbaan Omgevingsraad Schiphol (ORS)

Verdere ondersteuningsverklaringen: <https://krimpluchtvaart.nl/brief>

Burgercampagne Krimpluchtvaart.nl
tel. : 06 533 879 66
email : relaties@krimpluchtvaart.nl

¹² <https://influencemap.org/report/Aviation-Industry-Lobbying-European-Climate-Policy-131378131d9503b4d32b365e54756351>