

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

## Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 446

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2022

Zoals toegezegd tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen op 6 oktober jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 9, item 11) informeer ik uw Kamer, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over de vertrekvergoeding van de voormalig CEO van KLM, de heer Elbers.

Allereerst wil ik, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ingaan op het soort procedure dat KLM en de voormalig CEO hebben gevoerd. KLM en de voormalig CEO hebben een verzoekschrift ingediend bij de kantonrechter op grond van artikel 96 Rechtsvordering (Rv). Een dergelijke procedure heeft als kenmerk dat partijen overeenstemming hebben bereikt dat zij zich tot een kantonrechter wenden en een aantal specifieke vragen aan deze kantonrechter voorleggen. In principe bestaat bij dergelijke procedures geen mogelijkheid tot hoger beroep tenzij partijen zich deze mogelijkheid voorbehouden. Partijen hebben dat in dit geval niet gedaan en dat betekent dus dat de uitspraak van de kantonrechter in principe finaal is. De Nederlandse staat is geen partij bij deze procedure en heeft dus ook niet de mogelijkheid om in hoger beroep te gaan, ongeacht of hoger beroep open staat.

KLM, vertegenwoordigd door de raad van commissarissen (RvC), en de voormalig CEO van KLM hebben een aantal vragen aan de kantonrechter voorgelegd. Deze vragen zagen op (i) de hoogte van de transitievergoeding en (ii) het moment van uitbetalen van de transitievergoeding en de al voor de steun opgebouwde en toegekende korte- en lange termijn bonussen. Deze bonussen worden ook wel de *short term incentive* (STI) en *long term incentive* (LTI) genoemd. Het recht op een transitievergoeding en de uitoefening/betaling van de STI en LTI stond voor partijen niet ter discussie en deze vraag is dan ook niet voorgelegd aan de kantonrechter. De voormalig CEO heeft afgezien van het vorderen van de contractuele beëindigingsvergoeding, zoals die was opgenomen in zijn arbeidsovereenkomst.

In lijn met het verzoek heeft de kantonrechter bekeken welke elementen van belang zijn bij het bepalen van de hoogte van de transitievergoeding en op welk moment de transitievergoeding en de, voor de steun opgebouwde en toegekende, variabele beloning uitgekeerd dient te worden. De kantonrechter heeft bepaald dat bij de berekening van de transitievergoeding rekening moet worden gehouden met verschillende componenten, waaronder het vaste salaris, variabele looncomponenten en de pensioenpremiëtoelage. Met deze verschillende componenten komt de transitievergoeding in totaal uit op EUR 853.788,76 bruto. De kantonrechter heeft eveneens geoordeeld dat de transitievergoeding niet als een bonus of andere door de staat van betaling uitgesloten beloning kwalificeert. Een werknemer kan een wettelijk recht op transitievergoeding hebben indien de arbeidsovereenkomst wordt opgezegd door de werkgever en de kantonrechter heeft geoordeeld dat ook bij het verlenen van steun aan bedrijven een onderneming zich aan de (arbeidsrechtelijke) wetgeving dient te houden.

Naast de hoogte en het moment van uitbetalen van de transitievergoeding, heeft de kantonrechter ook geoordeeld wanneer bepaalde variabele looncomponenten uitbetaald moeten worden. Het gaat hier om variabele looncomponenten uit 2019 en een LTI uit 2015–2016 en 2017–2019. Het gaat dus niet om variabele componenten die zijn opgebouwd ten tijde van het uitstaan van de steun aan KLM. Deze zijn conform de afspraken met de Staat niet opgebouwd gedurende de periode van steunverlening en zijn dan ook niet voorgelegd aan de rechtbank. Op grond van artikel 7:686a lid 1 Burgerlijk Wetboek moet betaling van de transitievergoeding plaatsvinden binnen een maand na het einde van het dienstverband. De kantonrechter heeft dan ook geoordeeld dat de onderneming betaling niet kan uitstellen tot het moment dat het steunpakket volledig is opgezegd.

In het samenstellen van het steunpakket aan KLM is vanuit de Nederlandse staat getracht om de *bail-in* zo goed mogelijk te regelen en daarbij ook voldoende rekenschap te geven van de verschillende rollen en bevoegdheden van de onderneming en de staat. Hierbij heeft altijd voorop gestaan dat de onderneming, vanwege het publieke belang dat het dient, moest blijven voortbestaan. Daarnaast was het voor de Nederlandse staat bij de verschillende (generieke) steunpakketten ook van belang dat zo veel mogelijk werkgelegenheid behouden bleef. In het geval van KLM was het idee dat een bijdrage van de werknemers van belang was om er uiteindelijk voor te zorgen dat de onderneming weer gezond kon worden en ook dat zo veel mogelijk mensen hun baan konden behouden. De Nederlandse staat heeft het aan de onderneming willen laten hoe de bijdrage van de werknemers precies ingericht en geregeld werd met in achtneming van het adagium dat de sterkste schouders de zwaarste lasten zouden moeten dragen. Het is teleurstellend dat bepaalde groepen binnen de onderneming zich niet lijken te kunnen vinden in dit adagium.

Het is uiteindelijk een keuze van de onderneming en de voormalig CEO geweest om een artikel 96 Rv procedure te starten en het verzoek vorm te geven zoals zij dat hebben gedaan. Het was in mijn optiek lovenswaardig geweest als de onderneming en de voormalig CEO hadden besloten dat een transitievergoeding in dit geval en gezien de omstandigheden waar het bedrijf in verkeert, niet noodzakelijk was geweest, ook vanwege het feit dat de voormalig CEO inmiddels een nieuwe baan heeft. Meer in den brede, geldt dat niet iedere casuïstiek te vangen is in een steunpakket. Daarom vraagt het ook een bepaalde afweging en overtuiging van de individuen die betrokken zijn bij de onderneming die steun ontvangt.

Het kabinet is van mening dat een standaardvoorwaarde in ieder steunpakket om nooit naar de rechter te stappen een zeer vergaande stap is. In een rechtstaat zou de gang naar de rechter in principe altijd open moeten blijven staan, zeker indien de afspraken met de overheid worden gemaakt. Ondanks dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik het in het onderhavige geval niet gepast vinden dat dergelijke bedragen worden uitgekeerd terwijl een onderneming steun ontvangt, lijkt het ook het doel voorbij te schieten om wetgeving aan te passen naar aanleiding van dit specifieke geval. Niet in de laatste plaats omdat het om wetgeving gaat die als doel heeft om werknemers te beschermen en bij beëindiging van een arbeidsovereenkomst door de werkgever, de werknemer perspectief te bieden op een nieuwe baan. Ook de artikel 96 Rv procedure kan in bepaalde gevallen zeer behulpzaam zijn voor partijen en een dergelijke procedure afschaffen vanwege dit specifieke geval lijkt dan ook contraproductief en vergaand. Deze procedure biedt partijen de mogelijkheid om een oordeel aan de rechter te vragen die niet enkel gaat over het betalen van transitievergoedingen. Indien KLM en de voormalig CEO niet gezamenlijk deze rechtsvragen aan de kantonrechter hadden voorgelegd, had de voormalig CEO ook zelfstandig een procedure kunnen starten.

Er zijn al verschillende lessen getrokken naar aanleiding van de (niet) verstrekte steunpakketten tijdens de COVID-19 crisis. Zo heeft de Algemene Rekenkamer ten tijde van de COVID-19 crisis, en rond dezelfde tijd als de aankondiging van het steunpakket aan KLM, 16 lessen gepubliceerd.<sup>1</sup> De Algemene Rekenkamer heeft ook een vervolgonderzoek gedaan naar onder andere de steun die aan KLM is verstrekt en aanbevelingen gegeven.<sup>2</sup> Daarnaast is er een Afwegingskader bij steunverzoeken van individuele bedrijven van 1 mei 2020. Deze lessen en het Afwegingskader neemt de overheid ter harte. De voormalig CEO heeft afgezien van zijn contractuele beëindigingsvergoeding die aanzienlijk hoger zou zijn geweest en ondanks dat deze transitievergoeding in de optiek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en van mij in dit geval ook niet passend is, past deze regeling wel beter binnen het Afwegingskader. In het geval er in de toekomst wederom een nijpende situatie ontstaat en de overheid moet overwegen om steun te verlenen aan een onderneming, zullen de lessen van de Algemene Rekenkamer en het Afwegingskader ook worden betrokken bij de afweging. Zoals in het Afwegingskader staat opgenomen, zal een algemeen kader nooit volledig recht kunnen doen aan individuele situaties en blijft steunverlening aan individuele bedrijven altijd maatwerk.

De Minister van Financiën,  
S.A.M Kaag

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 420, nr. 85.

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 420, nr. 184.