

## 16

### Zesde incidentele suppletoire begroting Financiën inzake steunmaatregelen KLM

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM) ( 35505 )**.

#### De voorzitter:

Thans is aan de orde de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel 35505, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Financiën voor het jaar 2020, de zesde incidentele suppletoire begroting inzake steunmaatregelen KLM.

De beraadslaging wordt hervat.

#### De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister van Financiën.



#### Minister Hoekstra:

Voorzitter, dank. Ik moet op dit kleine spreekgestoelte nog wel een beetje mijn weg zien te vinden. Maar als u mij daar nog 30 seconden voor geeft, komt dat helemaal goed. Dank u wel.

Voorzitter. Dank aan uw leden voor alle gemaakte vragen en opmerkingen. Zo hier en daar wisten minister Van Nieuwenhuizen en ik zowaar nog een compliment te onderscheiden. Ik zou graag een aantal dingen in algemene zin willen zeggen. Daarna zal ik praten over de vormgeving, de voorwaarden, de state agent, de bail-in, de financiële positie en de toekomst van het huwelijk waar KLM in zit. Minister van Nieuwenhuizen zal zich met name richten op de zaken die te maken hebben met het klimaat, met de luchtvaartindustrie in z'n algemeenheid en met de hinder en de nachtvluchten. Er zijn volgens mij niet heel veel vragen over geweest, maar waar relevant zal zij ook nog wat zeggen over de staatsgaranties.

Voorzitter. Met uw goedvinden maak ik eerst een paar inleidende opmerkingen. We hebben op 26 juni bekendgemaakt hoe het steunpakket eruitziet en daarop hebben we natuurlijk zowel binnen de maatschappij als in de samenleving allerlei reacties gekregen. Overigens konden veel van de voorwaarden niet helemaal als een verrassing gekomen zijn, omdat er ook uitgebreid met de Tweede Kamer is gesproken over welke voorwaarden in de ogen van de Kamer relevant zouden zijn. Ik vind het wel heel belangrijk om nog een keer te zeggen, om namens het kabinet nog een keer te markeren dat we heel goed begrijpen dat alle Nederlanders van wie de banen onder druk staan en die bang zijn voor verlies van inkomen of überhaupt verlies van hun baan zich grote zorgen maken. Dat geldt natuurlijk in het bijzonder bij deze onderneming, want het is nogal wat als je opeens ziet dat 80%, 90% van de vluchten aan de grond staat en je je realiseert dat daarmee ook voor jezelf

of voor een van je naasten even geen plaats is. We begrijpen dat zeer.

We zijn juist op dit pakket uitgekomen, omdat het ons menens is met het laten voortbestaan van de onderneming. Deze onderneming is, omdat Schiphol zo vitaal is voor de Nederlandse economie, zelf ook vitaal voor de Nederlandse economie. Daarom hebben we gedaan wat we gedaan hebben vorig jaar, maar hebben we ook opnieuw gedaan wat we gedaan hebben dit jaar. Tegelijkertijd is het wel eerlijk en redelijk om ook voorwaarden te stellen. Dat is eerlijk en redelijk, ook omdat — veel van uw leden hebben daarnaar verwezen — het hier uiteindelijk gaat om geld van de belastingbetaler. We gebruiken dat geld van de belastingbetaler weliswaar via een lening, maar toch om banen te redden en de onderneming overeind te houden.

Voorzitter. Er zijn veel vragen gesteld over die voorwaarden en over de vormgeving. Ik ga daarmee beginnen, maar ik zou nog een opmerking willen maken over het begrip "bail-in" dat een aantal keren is langsgekomen. Een sleuteldocument dat we met de Tweede Kamer hebben gedeeld, gaat over: onder welke voorwaarden wil je nou overgaan tot steun? Licht het niet voor de hand om als je als overheid te maken hebt met een potentiële downside, te kijken of er ook sprake is van een potentiële upside? Licht het niet voor de hand om ook strakke voorwaarden te stellen waardoor een bedrijf, dit bedrijf of een ander bedrijf, straks ook daadwerkelijk weer economisch voldoende gezond is om verder te kunnen? Ten derde. Licht het niet voor de hand dat je ook je afvraagt in welke maatschappelijke context zo'n debat plaatsvindt en je om die reden dus voorwaarden stelt op het gebied van de sterkste schouder die dan ook de zwaarste lasten moeten dragen, op het gebied van hinder en op het gebied van klimaat? Het kabinet heeft gemeend om dat wel te moeten doen. Op die manier zijn we dus ook op die zogenaamde bail-in uitgekomen.

Dat brengt mij bij de vormgeving. Daar zijn veel vragen over gesteld. Ik zal proberen de vragenstellers recht te doen en hen te benoemen, maar veel van de vragen gingen ook dezelfde richting uit. Over de vormgeving hebben de heren Frentrop, Crone, Van Apeldoorn, Otten, Van Rooijen en Vendrik — ik geloof ongeveer alle sprekers — vragen gesteld. Verschillende leden hebben gevraagd naar de gekozen vorm van de steun, namelijk een garantie en de lening. De leden van de SP-fractie hebben nog gevraagd naar de schuldpositie. Een aantal fracties heeft ook weer gevraagd welke scenario's zijn overwogen. GroenLinks vraagt nog specifiek naar de relatie met Frankrijk.

Ik ga zo meteen wat meer zeggen over de toekomst van "het huwelijk", maar ten aanzien van de relatie met Frankrijk zou ik nog een keer willen onderstrepen dat dit onze gezamenlijke luchtvaartmaatschappij is. Dus het ligt ook erg voor de hand dat je daar nauw samen in optrekt. Dat hebben we ook gedaan, in goede harmonie met onze beide collega's. Dat neemt niet weg dat binnen de onderneming — maar dat is echt iets anders dan binnen de twee staten — het natuurlijk niet altijd even makkelijk is binnen dat huwelijk en dat cultuurverschillen daar ook wel degelijk een rol spelen. Maar de beide overheden hebben wel dezelfde intentie. Dat is zorgen dat aan de ene kant de nationale belangen van beide overheden goed en ook evenwichtig zijn gewaarborgd, en dat aan de andere kant we van deze maatschappij de beste luchtvaartmaatschappij van Europa maken. En eerlijk is eerlijk, daar zijn we bepaald nog niet.

Waarom deze vorm van steun? Het voorliggende steunpakket biedt een oplossing voor de korte termijn, omdat de hulpvraag vanuit de onderneming was: verschaf ons liquiditeit, verschaf ons gewoon de cash, het geld om voorlopig door te kunnen. Het moment van niet meer genoeg liquiditeit hebben bleek overigens verder in de tijd te liggen dan eerder was ingeschat. Dat is onder andere te verklaren door het gegeven dat KLM zeer uitgebreid van de NOW-regeling gebruik heeft gemaakt — een regeling die ook aan de orde kwam in het debat voor de lunchpauze. De Staat krijgt natuurlijk een gepaste vergoeding voor dat risico. Een hele brede groep banken is hierbij betrokken. Dat zijn banken die hiervoor ook al bij de onderneming betrokken waren. Vervolgens ga je met elkaar in gesprek over wat redelijk is in het risico wat je van banken vraagt en wat is een redelijk risico wat die banken andersom mogen vragen van de Staat. Zo zijn we uitgekomen — dat is overigens volstrekt niet uniek — op die combinatie van de garantie ten aanzien van een groot gedeelte van die bancaire leningen, met daarnaast een stuk lening dat de Staat direct ter beschikking stelt.

Sommige leden hebben gevraagd: had je dan niet aandelen moeten kopen? De vraag om die aandelenaankoop komt mogelijk ook nog. Want het zou heel goed kunnen — dat heb ik ook in de debatten met de Tweede Kamer steeds betoogd — dat later nog de kapitaalbehoefte zodanig is dat aan alle bestaande aandeelhouders wordt gevraagd: wilt u kapitaal verschaffen, dan krijgt u daar aandelen voor terug. Dus die vraag komt nog, maar nu was het echt, op de korte termijn, een vraag om liquiditeit.

Het is goed om nog eens te memoreren dat belangrijk onderdeel van de voorwaarden van dit hele pakket de staatsgaranties zijn geweest. Dat punt behoort primair tot de portefeuille van minister van Nieuwenhuizen, maar het is wel belangrijk om te benoemen dat dat precies de reden is geweest die de Staat er drie jaar geleden toe heeft aanzet om aandelen te verwerven. Die zwakke plek in het beschermen van die vitale infrastructuur, met die opzegtermijn van negen maanden, was de kernreden om over te gaan tot het kopen van aandelen. Het gegeven dat we dat hebben weten te verlengen naar vijf jaar, is dus materieel ook van grote betekenis.

Bovendien is het zo, zou ik nog willen zeggen richting de heer Otten, dat die vijf maanden niet nu ingaan en over vijf jaar afgelopen zijn. Nee, die vijf jaar gelden vanaf het theoretische moment dat de onderneming die garanties zou opzeggen. Dan heb je dus vijf jaar voorbereidingstijd. Dat is zo dramatisch lang dat het toch al heel onwaarschijnlijke scenario van het opzeggen van die staatsgaranties — onwaarschijnlijk omdat er bedrijfseconomisch geen enkele rationale voor is — nog veel onwaarschijnlijker of eigenlijk de facto onmogelijk is geworden.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**

Ik wil toch nog even terugkomen op wat de minister net zei op de vraag: waarom geen kapitaalinjecties? Hij zegt dat die vraag later aan de orde komt. Dat vind ik eerlijk gezegd te makkelijk. Er zijn vier, vijf fracties in dit huis, die de minister zelf net allemaal heeft genoemd, die de vraag hebben gesteld: waarom nu geen kapitaalinjecties? De minister zegt dat dat later aan de orde komt. Waarom is dat wat hem betreft niet nu aan de orde? Want vanuit de visie van mijn fractie en ook van andere fracties in de Tweede Kamer die dat hebben uitgesproken, was het ook nu aan

de orde. Dus op welke gronden, op welke basis, heeft de minister besloten dat het nu niet aan de orde is en zegt hij: we gaan nu alleen voor liquiditeitssteun — punt?

**Minister Hoekstra:**

Omdat het kabinet redeneert vanuit wat er voor de onderneming nodig is en secundair vanuit waar je, gelet op de doorlooptijd, op kunt uitkomen. De onderneming heeft helder te verstaan gegeven aan de Franse Staat en de Nederlandse Staat dat zij op korte termijn behoefte heeft aan liquiditeit. Ik ben er steeds transparant over geweest, ook in de dialoog met de Tweede Kamer, dat er mogelijk nog een vraag naar kapitaal achter wegkomt. Maar de kortetermijnbehoefte was er gewoon een van cash, waarbij je primair naar banken kijkt en secundair naar de overheid. Daar komt bovendien bij dat je, als je aandelen zou willen uitgeven, aan een relatief lang traject vastzit maar dat alle huidige aandeelhouders daar ook wat van te vinden hebben. Dus ik vind het begrijpelijk dat de onderneming op de vraag van kortetermijnliquiditeit is uitgekomen.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**

Hier wreekt zich dat de minister over informatie beschikt waar wij als Kamer niet over beschikken, want hij heeft het steeds over de liquiditeitsbehoefte van KLM en de vraag vanuit de onderneming. Dat is gebaseerd op, wat de minister betreft, vertrouwelijke informatie. Dus wij weten niet wat de liquiditeitsbehoefte was. De minister kon, toen we daar schriftelijke vragen over stelden, ook niet aangeven hoe die liquiditeitsbehoefte er precies uitzag of hoe hoog de nood was. Ik zou me ook kunnen voorstellen dat die liquiditeitsbehoefte er weliswaar was, maar dat misschien een lening van minder grote omvang had kunnen volstaan om in die liquiditeitsbehoefte te voorzien. Dus misschien had ook gekozen kunnen worden voor alleen garanties en geen lening, of alleen een lening en geen garanties, of een combinatie daarvan, en had je tegelijkertijd ook kunnen opteren voor kapitaalinjecties.

**De voorzitter:**

Wat is uw vraag?

**De heer Van Apeldoorn (SP):**

De vraag is nogmaals: waarom precies deze vorm en geen andere vorm? De minister zegt dat dat vanwege de vraag vanuit de onderneming is, maar hij kan geen inzicht verschaffen in de precieze liquiditeitspositie van KLM.

**Minister Hoekstra:**

Er zaten twee lagen in mijn antwoord. De eerste was dat er een kortetermijnliquiditeitsvraag ligt vanuit de onderneming. Wat ik daarnaast heb gelegd, is dat de appreciatie van het kabinet wel degelijk is dat dat een logische vraag is om te stellen. Sterker nog, ik heb het donkerbruine vermoeden dat, als het andersom was geweest en het kabinet fors met kapitaal ingestapt zou zijn, fracties, waaronder de SP-fractie, zouden hebben gevraagd: waarom doet de minister het niet via een lening, want dat geld krijgt hij tenminste een keer terug; waarom neemt hij nou dat risico en koopt hij die aandelen? Ik heb juist steeds willen aangeven dat je moet kijken naar de situatie zoals die zich voor-

doet bij de onderneming. Vervolgens kijk je hoe je het bedrijf zo goed mogelijk verder helpt — daar is de hele exercitie uiteindelijk om begonnen geweest — en hoe je de risico's voor de overheid vanuit economisch perspectief zo klein mogelijk houdt. Daarom zijn we op deze formule uitgekomen. Het zal de heer Van Apeldoorn trouwens ook opgevallen zijn dat wat wij hier doen — overigens met veel stringentere voorwaarden van de kant van de Nederlandse overheid — niet voor niks in belangrijke mate lijkt op wat de Franse Staat heeft gedaan ten aanzien van Air France.

**De voorzitter:**

De heer Van Apeldoorn, derde.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**

De minister kan kennelijk mijn gedachten lezen of die van de SP-fractie, maar hij zit er toch naast. Want hij zegt: als ik voor kapitaalinjecties had gekozen, dan had de SP-fractie gevraagd waarom ik niet voor leningen had gekozen, want die worden tenminste terugbetaald. Maar feit is dat als je kiest voor leningen voor een bedrijf dat al overladen is met schuld — waardoor de solvabiliteit achteruitgaat, dat geeft de minister zelf duidelijk toe — je in heel veel opzichten het risico juist eenzijdig bij de belastingbetaler neerlegt. Dat is de downside, het risico, terwijl de upside van a mogelijke waardeinstijging in de toekomst, b mogelijke deelname in de toekomstige winst en c meer zeggenschap ... Al die zaken heb je niet als het gaat om alleen liquiditeitssteun.

**De voorzitter:**

De minister.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**

Op dat punt hebben verschillende mensen, waaronder de voorganger van de minister, geweest.

**De voorzitter:**

De minister en daarna de heer Otten.

**Minister Hoekstra:**

Ik weet niet zeker of de heer Van Apeldoorn en ik hier helemaal uitkomen. De gedachte dat er kapitaal in de onderneming moet via de Nederlandse staat, zit onwrikbaar in zijn hoofd. Ik verheug me daarom op het hypothetische moment dat het kabinet terugkomt en weer kapitaal in de onderneming stopt, want dan weet ik hem in ieder geval aan mijn kant.

Maar het is toch belangrijk om hier nog eens te markeren dat je kijkt naar wat de onderneming nodig heeft. De onderneming heeft aangegeven: wij hebben op de korte termijn gewoon een cashprobleem. En ja, natuurlijk verandert daarmee de balans tussen vreemd en eigen vermogen. En natuurlijk is ook het verstrekken van een lening niet zonder risico. Maar ik heb in dialoog met de Tweede Kamer ook gezegd dat als wij zouden hebben gedacht dat de kans aannemelijk of het risico aanmerkelijk was dat we dit geld niet zouden terugkrijgen, we andere leningcondities hadden afgesproken. Ik vind juist dat datgene wat we gedaan hebben ten aanzien van het risico dat je bij de banken laat, ten

aanzien van die lening, ten aanzien van die oplopende percentages en ten aanzien van die state agent ... Vergeet niet — ik herhaal het nog maar een keer — dat de belangen van Nederland met die staatsgaranties stevig zijn gewaarborgd.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Even in navolging van de vorige vragensteller. We hebben hier te maken met de klassieke situatie die economen "financial distress" noemen. Laten we er niet omheen draaien. Als de coronacrisis nog lang duurt ... 80% van de kisten van KLM staat aan de grond en de kisten die vliegen, zitten niet eens halfvol. Dit bedrijf is technisch gezien failliet. Ik hoor van de minister: ja, we hebben leningen verstrekt, want dat was de vraag van de onderneming. Ik denk dat elk bedrijf dat op het punt staat om failliet te gaan, cash nodig heeft. Het is natuurlijk logisch dat men zegt: stuur maar cash. "Financial distress"-situaties moeten juist structureel worden aangepakt. De pijn moet worden genomen en er moet een structurele oplossing komen. Ik begrijp hoe het gegaan is, maar wat hier gebeurt, is kicking the can down the road. Je trapt het blikje weer een eindje voor je uit, maar dit is geen oplossing. Misschien halen u en mevrouw Van Nieuwenhuizen het einde van uw ministers-termijn ermee, maar maar ergens volgend jaar of over twee jaar komt dit probleem weer naar boven. Dat hangt af van hoelang de crisis aanhoudt.

Ik heb een specifieke vraag gesteld. U maakt in uw brief melding van twee scenario's: het "slow recovery"-scenario en het "prolonged impact"-scenario. Als je zoiets aanvliegt, ga je eerst kijken wat de liquiditeitsforecast is. In navolging op de vorige vraag, want daar heb ik nog geen duidelijk antwoord op gehad van de minister ...

**De voorzitter:**

Meneer Otten ...

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Wanneer ...

**De voorzitter:**

Meneer Otten, wat is uw vraag? Uw evaluatie is echt voor uw tweede termijn. Dat geldt ook voor de andere collega's. Dus als u tot een vraag wilt komen, graag.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Wat is de liquiditeitsvoorspelling van die scenario's? Want daar hebben we geen antwoord op gekregen. En zijn er nog andere scenario's?

**Minister Hoekstra:**

Laat ik de puntige interruptie van de heer Otten in drie stukken uit elkaar trekken. Ten eerste onze ambtstermijn. De lengte van onze ambtstermijn ligt besloten in de handen van de Staten-Generaal, dus daar gaat de heer Otten mede zelf over. Er is een natuurlijk einde voorzien in maart komend jaar. Dat is een.

Twee. De heer Otten heeft natuurlijk helemaal gelijk op het moment dat hij spreekt over de maatregelen die je ook moet nemen omdat je te maken hebt met een bedrijf dat in buitengewoon zwaar weer verkeert en dat zonder ingrijpen van de overheid hoogstwaarschijnlijk niet zou kunnen overleven. Daar zijn we het over eens. Maar dat zou juist bij de heer Otten tot veel comfort moeten leiden als het gaat om de afspraken die de overheid heeft gemaakt over wat er moet gebeuren bij de onderneming. Want laten we wel zijn: ondanks alle warme gevoelens die wij met elkaar hebben voor deze onderneming, moet je constateren dat de kostenbasis van Air France-KLM al voor corona slechter was dan het gemiddelde van vergelijkbare luchtvaartmaatschappijen in Europa. Degenen die meer verstand hebben van de luchtvaartindustrie dan ik, hebben al voor corona gezegd dat dit potentieel problematisch was. Dit geldt voor beide dochters: voor het Franse deel van de onderneming en voor het Nederlandse. Het geldt meer voor het Franse onderdeel dan voor het Nederlandse, maar ook het Nederlandse was niet vrij van die kwaal. Daar komt corona overheen. Dan staat opeens 80%, 90% — inmiddels is het iets teruggelopen, naar 70% — van de vluchten aan de grond. Dat is precies de inspiratie geweest voor minister Van Nieuwenhuizen en mij en het hele kabinet om te zeggen: dames en heren, er moet wel wat gebeuren met de kosten. Waarom? Omdat de belastingbetaler over drie, zes of negen maanden anders opnieuw aan de beurt is.

Dan het laatste stuk van het antwoord op de vraag van heer Otten: hoelang kan je het hiermee uitzingen? Hij heeft natuurlijk gelijk dat er zo veel in beweging is door corona dat niemand dat exact weet, maar de inschatting nu is dat we het hiermee qua liquiditeit tot diep in het volgend kalenderjaar moeten kunnen uitzingen. Maar ik ben de eerste om te erkennen dat een scenario waarin straks de hele boel weer op slot gaat, hele andere repercussies zal hebben dan als het in de luchtvaart uiteindelijk net zo snel gaat als met bijvoorbeeld de cafés. Dat verwacht ik niet, maar we hebben allemaal gezien dat sommige sectoren veel sneller zijn opengegaan dan we een week of zes geleden voor mogelijk hadden gehouden.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Toch een vervolgvraag. Deze situatie leende zich voor daadkrachtig ingrijpen. Zowel Air France als KLM is in een bijzonder penibele situatie beland. Waarom is er dan toch niet voor een oplossing gekozen met meer zeggenschap in zowel KLM als de holding, eventueel een spin-off, zeker omdat de kosten bij Air France hoger liggen dan bij KLM? Je hebt dan controle en je kunt dat dan gaan oplossen. Waarom is met hetzelfde risicoprofiel gekozen voor een oplossing waar geen upside in zit en waar geen zeggenschap van grote betekenis is? Dat is toch onlogisch?

Minister **Hoekstra**:

Als het waar zou zijn, zou het onlogisch zijn. Ik zal zo meteen meer zeggen over de toekomst van het huwelijk, waar best het een en ander over op te merken is. Wat heeft de overheid afgesproken? De overheid heeft afspraken gemaakt, die ook ruimschoots de media hebben gehaald, die niet alleen maar zachtzinnig zijn op het gebied van de kostenontwikkeling. Dat is, denk ik, logisch. Daarnaast heeft het kabinet, omdat dit politiek gezien de acceptatie een stuk dichterbij brengt, afspraken willen maken over de vraag of

het niet logisch is om een salaris van drie ton anders te behandelen dan een salaris van €30.000. Daarnaast heeft het kabinet afspraken gemaakt over de zogenaamde state agent. Ik proefde daarover in de eerste termijn van de heer Otten een ontluikend enthousiasme. Als klap op de vuurpijl is er nog iets, wat geen klein ding is. We hebben dit dossier aangegrepen om de wens te realiseren waar het ons een jaar geleden om te doen was, namelijk het securitiseren van de staatsgaranties. Dat securitiseren heeft daarbij de betekenis van een volstrekt andere termijn dan de negen maanden, want bij negen maanden heb je gewoon geen reactietijd. Maar dat is gelukt, en dat is pure winst.

De **voorzitter**:

Tot slot, uw derde interruptie.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Ik hoor geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is: waarom is niet gekeken naar een scenario waarin je voor hetzelfde risico als de Nederlandse Staat loopt, wel upside, controle en zeggenschap hebt? Dat heb je nu niet. Je hebt dan wel een state agent — dat klinkt een beetje als een soort James Bond die daar rondloopt, een agent die alles in de gaten moet houden — maar de facto ligt de controle in Frankrijk. Zelfs de bonus van de topman van Air France-KLM konden we niet tegenhouden. Ik denk niet dat er de facto veel zeggenschap is.

De **voorzitter**:

De minister.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Ik wil dus graag antwoord op mijn vraag.

Minister **Hoekstra**:

De heer Otten vroeg in zijn eerste termijn al — ik doe die vraag ook meteen — wie er in aanmerking komt voor de functie van state agent. Nu hij James Bond erop plakt, krijg ik steeds meer het idee dat hij eigenlijk aan zichzelf denkt. Maar op het moment dat de vacature uitgaat, zal ik hem daarvan een notificatie geven.

De **voorzitter**:

Minister, mag ik u even vragen naar een punt van orde? We zijn nu een halfuur bezig. U heeft nu een paar minuten vragen beantwoord.

Minister **Hoekstra**:

Ik was halverwege bladzijde 1.

De **voorzitter**:

Daarom. Hoeveel pagina's heeft u, als ik vragen mag? Ik probeer even de avond te plannen. Anders wordt het wat later.

**Minister Hoekstra:**

Ik ben wel zo vrij geweest om de interrupties, die natuurlijk verder uitmuntend waren, te misbruiken om tussendoor vast wat vragen in één ruk door te beantwoorden.

**De voorzitter:**

Dat was mijn vraag, ja.

**Minister Hoekstra:**

Ik zit nog wel in het blok vormgeving en voorwaarden.

**De voorzitter:**

Mag ik dan voorstellen dat we de minister even de kans geven om wat vragen te beantwoorden? Hij is nu drie minuten aan het woord geweest, maar we zijn al een halfuur bezig. Daarna kijken we of er nog wat aanvullende, korte vragen zijn. Meneer Crone, u wilt er graag iets over zeggen, maar als u het pedaal niet indrukt, kan niemand u horen.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik zou dat jammer vinden, voorzitter, omdat we nu net aan het kernpunt komen van de vormgeving van de leningen. Daar draaiden de drie inbrengen om. Ik wil op dat punt toch een aanvullende vraag stellen, want anders moet ik het straks weer helemaal terughalen.

**De voorzitter:**

Dat is prima.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik wil de minister namelijk graag een compliment geven. Hij zei in het begin ...

**De voorzitter:**

Ja, maar wacht even, meneer Crone. Even terug naar het punt van orde. Ik vind het uitstekend. Dan gaan we de interrupties nu dus niet ophouden, want ik kan niet tegen de heer Van Rooijen zeggen "houdt u uw interrupties maar op" terwijl ik u wel laat gaan. Ik stel dus vast dat u de interrupties graag allemaal wilt doen. Dan doen we dat ook, en dan kijken we vanzelf hoe laat het wordt vanavond. Mijn voorstel zou zijn om de minister even een paar minuten te laten doorgaan en dan weer een aantal interrupties te doen.

**De heer Crone (PvdA):**

Dan kom ik waarschijnlijk toch terug op de vraag over de vormgeving van de lening.

**De voorzitter:**

Dat begrijp ik. U kunt iedere vraag stellen die u wilt stellen. Dat recht ontnemt niemand u. Maar mijn voorstel zou zijn om de minister even tien minuutjes een aantal vragen te laten beantwoorden. Gaat uw gang, minister.

**Minister Hoekstra:**

Ik hoorde de heer Crone net het woord "compliment" uitspreken. Ik had vage hoop dat dat mijn richting uit zou dwarrelen.

**De voorzitter:**

Ja, toen werd het tijd om hem te onderbreken; dat klopt.

**Minister Hoekstra:**

Maar goed, ik ken als geen ander de spelregels in dit huis. U gaat over de orde, voorzitter.

Ik heb een heleboel vragen over de vormgeving beantwoord. Ik heb volgens mij ook benoemd ... Nee, ik zal er nog één ding aan toevoegen. Dat is misschien ook wel een geruststellende opmerking in de richting van de heer Otten. Hij zal de stukken in detail bestudeerd hebben en hij zal ook gezien hebben dat de lening bovendien nog converteerbaar is in aandelen. Wellicht krijgen we daar met elkaar dus nog een herkansing.

Voorzitter. Dan ga ik door met de voorwaarden. De heer Van Apeldoorn vroeg waarom de vakbonden er niet bij betrokken zijn. Dat was een echo van de vraag van de SP-fractie in de Tweede Kamer. Het antwoord gaat dus misschien wel teleurstellen, maar in ieder geval niet verrassen. Wij maken afspraken met de onderneming. Wij vinden het verstandig om met de onderneming op hoofdlijnen te bespreken wat in de optiek van de onderneming en in de optiek van de Staat der Nederlanden nou redelijke en verstandige voorwaarden zijn. Overigens: wie zijn er allemaal bij zo'n complexe afspraak betrokken? Nou, nogal wat partijen: de Nederlandse Staat, de Franse staat, KLM, Air France-KLM en ook elf banken, geloof ik. Het is dus geen sinecure om daar op een redelijke en verstandige manier soep van te koken.

Vervolgens geldt dat het gesprek over de arbeidsvoorwaarden natuurlijk niet dient plaats te vinden aan de tafel van minister Van Nieuwenhuizen of die van mij. Dat dient plaats te vinden binnen de onderneming. Maar het ligt wel voor de hand dat als wij belastinggeld ter beschikking stellen, je je ook afvraagt wat redelijk en verstandig is geredeneerd vanuit de belastingbetaler, en bovendien wat condities zijn die door het kabinet, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer ook politiek verstandig worden geacht. Er leven toch sterke gevoelens — ik vermoed dat dat in beide Kamers het geval is, maar zeker in de Tweede Kamer — dat het voor de hand ligt om, als er gesneden moet worden in personeelskosten, de sterkste schouders zwaardere lasten te laten dragen dan de minder sterke schouders. Dat hele pakket maakt dat het nu aan de onderneming is om onderling in gesprek te gaan. Het staat de onderneming ook helemaal vrij hoe men dingen via secundaire of juist via primaire arbeidsvoorwaarden wil oplossen. In mijn optiek is het volstrekt redelijk dat er van het hoogste management en van de piloten echt wat anders wordt gevraagd dan van de mensen met een minder dan modaal salaris.

De vraag van de heer Van Rooijen ging volgens mij min of meer in dezelfde richting. Ook tegen hem zou ik willen zeggen: het is aan de onderneming om het te structureren. Men zal ook daar moeten bezien in hoeverre zaken via natuurlijk verloop moeten en in hoeverre er toch de nood-

zaak is van gedwongen ontslag, en hoe men precies invulling wil geven aan het vragen van een loonoffer.

Voorzitter. Ik zou toch nog een paar dingen willen markeren, ook richting de andere vragenstellers op dit punt. Wie de berichten in de pers heeft gevolgd, zal gezien hebben dat de piloten bij Lufthansa 45% inleveren. Wie het nieuws in de pers heeft gevolgd, zal gezien hebben dat er bij British Airways duizenden mensen ontslagen zullen worden. En wie de stukken van het debat in de Tweede Kamer heeft gelezen, zal daarin gezien hebben dat de bestuursvoorzitter van KLM om en nabij 50% van zijn salaris inlevert. Dat is toch ongeveer de situatie waarin we ons bevinden. Ik vraag dus ook enig begrip voor deze aanpak van het kabinet.

De heer Van Rooijen had nog een andere vraag. Daarbij legde hij, denk ik, de vinger op de zere plek. Hij vroeg hoe het kan dat er aan de Franse kant geen — ik zou willen zeggen: nog geen — loonoffer is gevraagd en of dat het extra ingewikkeld maakt. Ik ga zo meteen meer zeggen over het huwelijk. Maar eerlijk is eerlijk: de salarissen van in ieder geval een deel van het management, maar ook van andere stukken van de onderneming liggen aan de Franse kant hoger dan aan de Nederlandse kant. Aan de Franse kant van de onderneming ligt er zeker zo'n grote kostenbesparingsopgave als aan de Nederlandse kant. De heer Van Rooijen kan zich dus voorstellen dat het kabinet heeft aangegeven dat het echt aanbeveling verdient dat men er aan de Franse kant serieus naar kijkt, niet alleen vanuit een soort eerlijkheidsprincipe binnen dezelfde onderneming maar simpelweg ook vanuit de bedrijfseconomische logica. Tegelijkertijd heb ik daar natuurlijk minder invloed op. De Staat is namelijk voor 14% aandeelhouder. We weten allemaal, ook vanuit de bonusdiscussie, de discussie over het salaris van de CEO van de groep, dat 80% van de aandeelhouders er anders over denkt dan de Nederlandse regering.

De heer Schalk vroeg wat er gebeurt met de motie-Stoffer. Die heb ik oordeel Kamer gegeven. Dat betekent dat daar wat het kabinet betreft invulling aan wordt gegeven. Er is contact over met de onderneming. Tegelijkertijd is het niet zo dat we het pakket nu gaan aanpassen. De motie-Stoffer is heel intelligent geformuleerd. Die vraagt om het mee te nemen. Dat is een opdracht aan de onderneming. De motie-Stoffer doet nog iets intelligents, want die heeft het volgens mij over huishoudinkomen, of familie-inkomen of gezinsinkomen. Dat is overigens best een ingewikkelde opdracht aan een onderhandelingstafel tussen werkgever en werknemers. Maar het biedt wel een uitlaatklep, want in de tekst van de motie gaat het, zo meen ik, niet uitsluitend over het loon dat de KLM-medewerkers verdienen.

De heer Frentrop vroeg of ik bereid ben om de voorwaarden aan te passen als ze niet te dragen zijn. Juist omdat we zo uitvoerig met de onderneming gesproken hebben, denk ik dat het binnen deze voorwaarden zou moeten kunnen. Als de onderneming echt het gevoel gehad zou hebben dat dit ondragelijk zou zijn, waren we iets anders overeengekomen. Ik zou de onderneming met alle betrokkenen dus eerst een kans willen geven om er samen uit te komen.

Voorzitter. Dan kom ik bij de state agent en de vragen van de heer Pijlman.

**De voorzitter:**

De heer Van Rooijen. Sorry, meneer Schalk, maar de heer Van Rooijen had zich al eerder gemeld.

**De heer Van Rooijen (50PLUS):**

Ik geloof dat het blokje nu voorbij is. Ik hoorde de minister aan het begin zeggen wat de reden van de aankoop van die 14% was. Hij zei — dat vond ik een heel belangrijke opmerking — dat er door die negen maanden zoveel druk was aan de Nederlandse kant dat die negen maanden heel zorgelijk waren en dat er heel snel iets helemaal verkeerd kon gaan. Daarom heeft de minister die aandelen gekocht. Ik wil de redenering niet omkeren, maar uit het feit dat die veiligheid nu heel veel groter is, zoals de minister zegt, met die vijf jaar na opzegging, mag ik toch niet afleiden dat dat een reden zou zijn om het misschien niet meer te doen? Dat is de eerste vraag die ik heb.

Mijn tweede vraag is de volgende. In de stukken viel mij op — ik heb het vanochtend ook genoemd — dat het Franse pakket en het Nederlandse pakket heel erg op elkaar lijken. Is dat niet de reden geweest, ten laatste of ten eerste, dat het Nederlandse pakket, dat aanzienlijk later kwam en waarbij de druk groter was omdat Frankrijk het al had gedaan, een soort convergentie was?

**Minister Hoekstra:**

Laat ik met die laatste vraag beginnen. Het is waar — kijk bijvoorbeeld naar de leningcomponenten en het converteerbare gedeelte maar ook naar andere elementen, zoals de duurzaamheidseisen — dat er voor een deel zeker sprake is van een parallel tussen wat de Fransen hebben afgesproken ten behoeve van Air France en wat wij hebben afgesproken ten behoeve van KLM. Tegelijkertijd hebben wij het belangrijk gevonden, juist om de onderneming een gereede kans op succes te bieden en om verstandig om te gaan met belastinggeld, om aan de voorkant scherpe afspraken te maken over het op orde brengen van de kosten van de onderneming. Men heeft in Frankrijk gezegd dat dat gesprek ook gevoerd moet worden, maar men heeft ervoor gekozen om dat in eerste instantie bij de onderneming neer te leggen en heeft daar geen expliciete afspraken over gemaakt. Daar heeft men dus een andere keuze gemaakt. Juist gegeven de historie van de onderneming, met een kostenbasis waarbij al vraagtekens te zetten waren — ik formuleer het voorzichtig — en deze dramatische periode in ogenschouw nemend, ook ten aanzien van de kosten, hebben wij gedacht dat het verstandig zou zijn om aan de voorkant afspraken te maken. Dan weet je namelijk ook waar je aan toe bent.

Dan nog even over de 14%. Minister Van Nieuwenhuizen is veel geverseerder in de staatsgaranties dan ik, maar de vrees die met name in de Tweede Kamer al ver voor deze kabinetsperiode bestond, was dat het in theorie, hoewel KLM met name in het langere verleden zeer geprofiteerd heeft van dit huwelijk, mogelijk zou zijn dat die staatsgaranties van het ene op het andere moment zouden worden opgezegd en dat dan negen maanden later vluchten geroutet zouden kunnen worden van Schiphol naar Charles de Gaulle of naar een andere plek.

Ik denk dat diverse kabinetten maar zeker de Tweede Kamer terecht beducht zijn geweest voor een op dit moment in de tijd weliswaar theoretische mogelijkheid — want er is geen

enkele bedrijfsmatige logica om dat te doen — omdat dit toch een zwakke plek is als je je realiseert dat dit zo vitaal is voor de infrastructuur van Nederland. En dus heeft het kabinet gezegd: wij moeten daar aan tafel een sterkere plek krijgen. Daarom hebben we die 14% gekocht. Dat heeft allerlei voordelen opgeleverd in hoe je behandeld wordt, hoe je informatie tot je krijgt enzovoort, enzovoort. Je hebt niet de meerderheid, maar je hebt natuurlijk veel meer te zeggen. De combinatie van die 14% en dit pakket heeft ook gemaakt dat we die staatsgaranties hebben weten te verlenen. De heer Van Rooijen mag best weten dat ik denk dat twee jaar al een hele redelijke periode was geweest. Iedereen die in het bedrijfsleven actief is geweest, herkent dat vijf jaar een enorm lange periode is. Als je die opzegtermijn hebt weten te bewerkstelligen, dan weet je dat je je daar tot in de puntjes op kan voorbereiden of dat het nooit gebeurt. Dat is precies de gedachte.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik zal nu omwille van de tijd niet allerlei complimenten herhalen, maar de minister heeft natuurlijk goed opgelet tijdens mijn termijn. Ik gaf er vier in de eerste termijn, maar hij gaat natuurlijk voor zes of zeven aan het eind van de tweede termijn. Maar ik kom even terug op de lening, want dat is toch een serious business. Een van mijn complimenten was dat u het geld er wel voor uittrekt. Het gebeurt dus wel. De vormgeving is bij mij ter discussie. U zegt dat het bedrijf behoefte heeft aan liquiditeit, maar dat heeft nu het goedkoopste gekregen, namelijk een achtergestelde lening. Het bedrijf had ook een preferente lening kunnen krijgen. Dat was voor de belastingbetaler beter geweest, want dan hadden de anderen eerst dit moeten aflossen aan de overheid. Dan hadden we een soort bail-in gehad. Een preferente lening en aandelen zijn dus nog goedkoper, want dan stort u geld en hoeven ze pas te betalen als er winst is.

**De voorzitter:**

Dus uw vraag is?

**De heer Crone (PvdA):**

De vraag is waarom u niet de voor de belastingbetaler goedkoopste oplossing hebt genomen. Dat is de preferente lening.

**Minister Hoekstra:**

Omdat je met banken natuurlijk kijkt naar het totale pakket. Je had natuurlijk ook kunnen zeggen dat we een preferente lening doen, maar het is de vraag of je banken dan ook op die 90% had gekregen of dat ze dan hadden gezegd of ze dan naar een 100%-garantie willen. Dat is een onderhandeling waarin je probeert uit te komen op percentages die redelijk zijn voor de onderneming en die tegelijkertijd verstandig en aanvaardbaar zijn voor de belastingbetaler. Als je dit vergelijkt met veel van de dingen die we afspreken, denk ik dat dit echt zeer in balans is en ook zeer goed verdedigbaar. Want vergeet niet: in al die discussies die we met elkaar hebben over de noodloketten van Economische Zaken, waar de banken en Economische Zaken geld ter beschikking stellen, is het niet helemaal toevallig dat het ook daar vaak gaat over een percentage om en nabij 90%. Velen in de Kamer zeggen overigens: waarom stelt de Staat

zich daar niet voor 100% garant, zoals onder voorwaarden bijvoorbeeld in Duitsland en Zwitserland?

**De heer Crone (PvdA):**

Ik zeg ook niet op voorhand dat elke keuze een domme fout is, maar ik vind het in de balans juist omgekeerd. Alle geldverschaffers van al het eigen vreemd vermogen gaan vóór de belastingbetaler, want die is achtergesteld. Als u een emissie had laten doen, dan was het omgekeerd geweest: dan hadden we wel de upside en dan had het bedrijf niet die extra rentelasten. Dat was ook voor het bedrijf beter.

**Minister Hoekstra:**

Even los van de snelheid waarmee je zoiets kan doen, zit je dan echt in een ingewikkelde situatie, die de heer Crone zal herkennen. Je moet dan dus aandelen uitgeven. Dat heb je ook niet op een achternamiddag geregeld. Vervolgens moet je in gesprek met al je bestaande aandeelhouders. De heer Crone weet dat een Chinese en Amerikaanse maatschappij een fors pakket van de aandelen hebben. Het is de vraag of die nu in de gelegenheid zijn, want zij hebben een vergelijkbare problematiek als Air France-KLM, en of ze geneigd zullen zijn in een volgende ronde mee te doen. Het leidt tot allerlei repercussies. Bovendien is het een vraag die nog voor komt te liggen, is mijn voorzichtige inschatting, terwijl er nu gewoon de behoefte was aan geld om te kunnen overleven. Ik hoop dat ik heb kunnen uitleggen waarom we het onderscheid tussen een achtergestelde lening, maar wel die 90%, uiteindelijk afgewogen en aanvaardbaar vinden ten opzichte van — in theorie in ieder geval een mogelijkheid — preferent en bijvoorbeeld 100%.

**De voorzitter:**

De heer Crone, derde interruptie.

**De heer Crone (PvdA):**

Ja, een laatste opmerking. Ik bedoel het helemaal niet cynisch, maar het was juist makkelijk om het zo te doen dat als je op 30% zou komen de rest een aanbod te moeten laten doen en het dan over te nemen. Dat was nu goedkoper dan de lening.

**De voorzitter:**

Dit is echt uw laatste vraag meneer Crone.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik snap wel dat het ingewikkeld is, maar ...

**Minister Hoekstra:**

Het is goed dat de heer Crone dat detail kent, want zo is het inderdaad. Er zijn inderdaad mensen die weleens aandringen om meer aandelen te kopen of juist zeggen dat we die aandelen weer moeten verkopen. Kijk, met 14% ben je een van de twee grote aandeelhouders. Het Franse systeem werkt zo dat je als je 30% koopt — als je dat zou kunnen kopen, want partijen moeten het aan je willen verkopen — een bod moet uitbrengen op de onderneming. Het is de vraag of de belastingbetaler in zijn eentje de eigenaar zou

willen zijn van dit bedrijf. Kennelijk gaan de gedachten van de Eerste Kamerfractie van de Partij van de Arbeid in die richting, maar daar valt eerlijk gezegd nog wel wat op af te dingen.

De heer **Crone** (PvdA):  
Tijdelijk, als ...

De **voorzitter**:  
Nee, meneer Crone, ik ga nu echt naar de heer Schalk. U heeft drie vragen kunnen stellen. De afspraak was drie vragen. Het spijt me.

Minister **Hoekstra**:  
Maar, voorzitter ...

De heer **Crone** (PvdA):  
Voorzitter, legt u dan het aantal interrupties van de heer Otten eens uit. Ik gun het hem overigens, hoor. Ik maak hele korte zinnen en ik krijg korte antwoorden. Mijn laatste opmerking is dat ook de Rekenkamer zegt: als eerste aandelen, aandelen, aandelen, omdat je dan niet alleen de upside hebt, maar er ook weer uit kunt.

De **voorzitter**:  
Dan ga ik nu toch echt naar ...

De heer **Crone** (PvdA):  
Ik volg hierin de Rekenkamer, voorzitter. Het is echt niet alleen maar PvdA-beleid. Het is behoorlijk common sense.

De **voorzitter**:  
Dan ga ik nu toch echt naar de heer Schalk.

Minister **Hoekstra**:  
Hoe hoog ik de Rekenkamer ook heb zitten, ik vind toch dat je het casus voor casus zou moeten bekijken. Ik denk dat altijd maar aandelen kopen te eendimensionaal geformuleerd is. Toch nog even: stel dat we dat zouden doen, stel dat we 30% kopen en een bod moeten uitbrengen op de onderneming. Dat betekent dat de Nederlandse minister van Financiën de volgende dag probleemeigenaar is van de onderhandelingen met Franse vakbonden. Dat is de realiteit. Het bedrijfseconomische en het politieke moeras waarin je je dan mogelijk begeeft, is dan ook voor de Nederlandse Staat.

De **voorzitter**:  
Dan ga ik nu naar de heer Schalk.

De heer **Schalk** (SGP):  
Ik wil terug naar het wat eenvoudiger en overzichtelijker onderwerp, hoewel pijnlijk, van het loonoffer. De minister zei daar zojuist al iets over. Overigens heeft mijn collega Stoffer het aan de overkant gehad over het gezinsbudget van de middeninkomens. Dat maakt het toch wat overzicht-

telijker. Nu heeft de minister heel terecht gezegd dat hij als minister natuurlijk niet die onderhandelingen moet voeren, maar dat dit bij de vakbonden hoort. Alleen heeft de minister wel in de Tweede Kamer de motie oordeel Kamer gegeven en daarmee ook een bepaalde verplichting op zich genomen. Hij heeft aangegeven dat er inmiddels contact is geweest, maar op welke manier wordt dat uitgewerkt? Krijgt hij daar terugkoppeling van? Ik heb ook gevraagd of er een terugkeer mogelijk is. Wanneer stopt dat loonoffer weer? Is er eventueel ook compensatie? Neemt u dat ook mee in die afwegingen?

Minister **Hoekstra**:  
Dat laatste is ook aan de onderneming, maar ligt niet voor de hand. Ik begrijp dat de heer Schalk kritisch is op het feit dat ik de SGP-motie oordeel Kamer heb gegeven. Ik zou dat natuurlijk kunnen heroverwegen. Dat is staatsrechtelijk wat ingewikkeld, maar als hij aandringt en persisteert, zal ik daar misschien de pauze voor moeten benutten. Ik heb gemeend de ruimte te kunnen zien in juist het fundamentele onderscheid van de SGP-motie ten opzichte van de SP-motie. De inbreng van de SP was buitengewoon kritisch. Waarom hadden we niet met vakbonden gepraat en waarom was het aan werkgevers en werknemers? Vervolgens eindigde het met een motie die mij verplichtte om het acuut daar ter plekke in de Tweede Kamer te regelen. Dat vond ik niet verstandig en ook niet geheel consistent. De motie van de SGP liet juist veel ruimte, want daarin ging het over het gezinsbudget. Dat was inderdaad de juiste formulering. Bovendien was dat ook een onderwerp om nog eens te bezien, zonder dat daar een verplichting aan ten grondslag lag. Ik wil natuurlijk niet of de ene of de andere kant uit. Om aan dat pakket waar we maanden over gesproken hebben met de onderneming, met de Franse staat, met Air France-KLM en met naar ik meen elf banken, nog een beetje te figuurzagen, daar help ik niemand mee.

De heer **Schalk** (SGP):  
Dat is precies wat ik bedoelde, dus dank. Het heeft ook een vervolg. U bent en blijft in gesprek. Wordt er gemonitord naar de toekomst toe op welk moment je dat weer kunt stoppen? Wat was de reactie van het bedrijf toen het ging over die middeninkomens?

Minister **Hoekstra**:  
Op dat eerste punt zeg ik: deze afspraken gelden voor de periode waarin de overheid support verschaft. Dat vind ik ook redelijk, want daarna is het aan de onderneming om zelf te bepalen hoe men hierin wil acteren.

Ik vind het eerlijk gezegd niet zo verstandig om op dat tweede punt in detail uit de doeken te doen wat er besproken is met de onderneming. De onderneming realiseert zich dat wanneer ik een motie oordeel Kamer geef, dat politiek betekent dat ik een positieve grondhouding aanneem. Maar ik heb ook duidelijk gemarkeerd in dat debat, met de appreciatie van de motie, dat ik het echt aan de onderneming vond en dat de onderneming zelf moet bezien of dat mogelijk en redelijk is. Hoe dat uiteindelijk zal uitkristalliseren, dat moet de toekomst uitwijzen, want men moet nog met vakbonden in gesprek.



**De voorzitter:**  
Meneer Schalk, derde?

**De heer Schalk (SGP):**  
Ik vind dat een voorzichtig maar glashelder antwoord. Dank.

**Minister Hoekstra:**  
Dank daarvoor.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**  
Op het punt van de controle en zeggenschap en allerlei kapitaalvererving kom ik nog terug in de tweede termijn. Ik wil even terug naar de eerdere beantwoording van een vraag van mij door de minister, over de rol van de vakbonden en waarom de werknemers er niet op enigerlei wijze bij betrokken zijn geweest. Het antwoord van de minister is: wij als regering spreken met de onderneming, punt. Ik vraag me toch af of de onderneming niet ook de werknemers zijn. Begrijp ik het goed dat voor de minister de onderneming het management is?

**Minister Hoekstra:**  
Wat denkt de heer Van Apeldoorn nou precies dat ik daarop zal zeggen? Het is altijd goed om een verbale val open te zetten, maar dit is wel zo opzichtig dat ik er met zijn goedvinden toch even omheen wandel. Natuurlijk zijn er allerlei stakeholders in een onderneming, maar daarnaast is het volstrekt logisch dat op het moment dat de afspraken gemaakt worden over een lening, de raad van commissarissen en de raad van bestuur daarvoor de contactpersoon zijn.

Ik weet dat de SP dat graag anders zou zien, maar zij zijn uiteindelijk degenen die de onderneming vertegenwoordigen. Ik ben juist van de lijn dat het aan henzelf is om vervolgens met werknemers afspraken te maken. Maar wij hebben wel gemeend dat het verstandig was — maar ik herhaal mezelf, voorzitter — om nadrukkelijk mee te geven dat er wat gedaan moet worden aan de kostenbasis. Dat is één. Twee: wat ons betreft is het echt van groot belang om daar een salaris van modale omvang anders te behandelen dan een salaris zoals bijvoorbeeld dat van de bestuursvoorzitter, van ongeveer een miljoen, of van piloten, van in sommige gevallen drie ton. Als de heer Van Apeldoorn van dat laatste wat wil afdoen, zal ik dat ook meenemen in de beraadslaging.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**  
Het klopt, de minister heeft helemaal gelijk dat de SP dat graag anders zou zien, als het gaat om de vraag van wie de onderneming zou moeten zijn. Mijn punt was toch dat je ook in deze fase op de een of andere manier werknemers bij het overleg had kunnen betrekken. Over die modale salarissen heb ik ook nog een vraag. Het is duidelijk dat de vakbonden zich gepasseerd voelen en ook boos zijn. Ik vraag me af of de minister dat herkent. Misschien was dan wel uit dat overleg gekomen dat die modale salarissen hele bescheiden salarissen zijn en dat je die dus ook ontziet. Nu wordt ook daar wat van gevraagd. Vindt de minister dat redelijk en billijk?

**Minister Hoekstra:**  
Met alle gevoelens van waardering richting de heer Van Apeldoorn zeg ik: het klopt niet, ook taalkundig niet. Hij zegt dat modale salarissen hele bescheiden salarissen zijn. Nou, modale salarissen zijn in de eerste plaats modale salarissen. In het stuk zoals dat ook met de Tweede Kamer is besproken — het staat ook in de brief — is nou juist afgesproken dat we modale salarissen en ondermodale salarissen voor de volle 100% ontzien. Het is het goed recht van de heer Van Apeldoorn om vervolgens kritisch te zijn, maar als er een onderdeel van het pakket is waar juist hij vanuit zijn politieke oriëntatie enthousiasme voor zou moeten kunnen opbrengen, dan zou dat dit wel zijn. Mensen met kleine salarissen, die vaak bij de grondafdeling werken en dus niet werken in de cabine, die niet werken in de cockpit en die niet werken bij het management, hebben we juist geprobeerd te ontzien. Hadden we dat niet afgesproken, dan was natuurlijk de kostenbesparing neergeslagen bij het hele personeel. Dat was dan de realiteit geweest.

**De voorzitter:**  
De heer Van Apeldoorn voor zijn derde interruptie.

**De heer Van Apeldoorn (SP):**  
Laat het voor de goede orde helder zijn dat de SP-fractie blij is dat er onderscheid gemaakt wordt tussen lagere en hogere salarissen en dat de lagere salarissen onder modaal niet hoeven in te leveren en de hoge salarissen wel. Wat ons betreft had het overigens vanaf anderhalf maal modaal gekund. Dus het is uiteindelijk ook een weging.

**De voorzitter:**  
Wat is uw vraag?

**De heer Van Apeldoorn (SP):**  
De minister gaf aan hoeveel de topman van de KLM, de heer Elbers, moet inleveren. Hij heeft het over 50%. Even voor de precisie: 50% van de arbeidsvoorwaarden is, denk ik, inclusief de bonus. Ik zou zeggen dat de bonus sowieso niet aan de orde is, zolang je nog aan het staatsinfuus ligt. Dus hoeveel procent moet de heer Elbers nu inleveren van zijn basissalaris?

**De voorzitter:**  
De minister en dan ga ik naar de heer Otten.

**Minister Hoekstra:**  
Ik bespeur toch de ambitie bij de heer Van Apeldoorn om salarissen, zeker dit salaris, hier zelf proberen te beperken of er in ieder geval zeggenschap over te krijgen. Dat salaris bestaat voor een heel groot gedeelte uit een zogenaamde flexibele component. Daarvan hebben we afgesproken: het is nu niet meer de tijd voor bonussen, dus die component vervalt. Dan ben je ongeveer de helft van het salaris kwijt. Dan mijn tweede opmerking. Modaal is toch echt gewoon modaal. Ik meen mij te herinneren dat juist de Socialistische Partij haar eigen volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer het hele bedrag boven het modale gedeelte laat terugstorten in de partijkas en dus niet anderhalf keer

modaal. Dus ook daar zou ik op zoek zijn naar nog meer consistentie.

**De voorzitter:**

De heer Otten met nog een korte aanvullende vraag.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Even terugkomend op de vraag die onder andere de heer Crone ocriep. De overheid heeft nu 4 miljard uitgetrokken hiervoor. Er is sprake van 1 miljard achtergestelde lening. Ik snap wel waarom het een achtergestelde lening is, want dat is gewoon quasi equity, want anders gaan die banken niet akkoord. Dat is subordinated. Dat is eigenlijk gewoon aandelenkapitaal. Wat we hier zien, is een staaltje slechte dealmaking. Ik heb de minister aan het begin van de coronacrisis gesproken en gezegd: neem het initiatief op de Fransen, want anders ga je eraan als Nederlandse Staat, dus pak het initiatief. Dat is niet gebeurd. Op een vrijdagavond zien we Bruno Le Maire ineens een persconferentie geven en minister Hoekstra komt een uur later aangestommeld met mevrouw Van Nieuwenhuizen en vertelt dan ook iets. Waarom is er niet het initiatief gepakt aan het begin van de crisis en is er niet voor een aandeleninjectie of een spin-off van de KLM gekozen, want dat had voor hetzelfde geld ook gekund?

**De voorzitter:**

De minister.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Het hele bedrijf is 1,7 miljard op de beurs waard. Dan had je het ook kunnen kopen. Dan had je KLM kunnen kopen en de Franse aandelen weer kunnen verkopen.

**De voorzitter:**

Ik meen dat de vraag over de aandeleninjectie al een paar keer beantwoord is.

**Minister Hoekstra:**

Ik ga er met alle soorten van genoeg nog een keer op in.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Het gaat niet over salarissen van de top.

**Minister Hoekstra:**

Daar wilde ik ook niet over beginnen. Af en toe bekruipt mij het gevoel dat we eigenlijk het beste alle deals in Nederland door de heer Otten kunnen laten doen, want het klinkt alsof het een paar centjes zou schelen, maar ik ga toch nog twee dingen zeggen, ook tegen de heer Otten in alle vriendschap. Hij zei in een bijzinnetje: die achtergestelde lening is gewoon een manier om te converteren in aandelen. Dat werpt toch een ander licht op zijn suggestie in zijn vorige interruptie, waarin hij nog aandrang op het verkrijgen van aandelen. Dan het tweede punt. Ik kan niet anders dan in een vertrouwelijke setting praten over de gesprekken zoals die plaatsvinden met de Franse staat. Maar ik kan wel richting de heer Otten aangeven — dat heb ik ook vaker gedaan

— dat er voorafgaand aan de vrijdagavond waarop mijn Franse collega zijn persconferentie gaf, wekenlang zeer intensief contact is geweest op politiek niveau maar ook op ambtelijk niveau.

Je hebt wel te maken met twee verschillende situaties. In Frankrijk heb je te maken met een veel grotere groep bedrijven waar hulp voor ter beschikking is gesteld. De heer Otten kent ongetwijfeld ook de situatie bij Renault. Maar er zijn meer Franse bedrijven waar een soortgelijk recept voor heeft gegolden. Wij hadden alleen te maken met KLM.

Het tweede belangrijke onderscheid is dat het water Air France veel meer aan de lippen stond dan KLM. Wij hadden niet alleen de NOW-regeling, maar ook de liquiditeitspositie van KLM was en is aanmerkelijk beter dan die van Air France. Dat is dus het tweede dat meespeelt.

Het derde dat meespeelt — daar heb ik een groot gedeelte van mijn eerste termijn aan besteed — is dat wij gedetailleerde voorwaarden verstandig vonden. We hebben samen met de Fransen geconcludeerd dat we daar gewoon een ander perspectief op hebben, maar we hebben dat in grote en goede harmonie gedaan. We hebben elkaar goed op de hoogte gehouden van hoe, wat, waar en wanneer.

**De voorzitter:**

De heer Otten, nog een korte aanvullende vraag.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

De achtergestelde lening — dit is een interessante paradox van de minister — betreft inderdaad het risicoprofiel van aandelenkapitaal, maar dan zonder de upside. Als het bedrijf omvalt, ben je je achtergestelde lening kwijt. Als je aandelen hebt, kan je er nog iets mee doen als het goed gaat. Maar als het goed gaat, krijg je niks extra voor je achtergestelde lening. Dat is dus een drogredenering; daar ga ik niet in mee. Maar mijn vraag blijft staan. We kunnen wel elke keer wachten op de Fransen, maar je ziet wat ervan komt: je loopt achter de feiten aan. Waarom is er niet aan het begin van de crisis op initiatiefrijke wijze gekeken naar een manier waarop de Nederlandse belangen met meer zeggenschap gesecuritiseerd konden worden, los van Air France? Dat is mijn vraag en daar heb ik nog steeds geen antwoord op.

**De voorzitter:**

Dat is dus nogmaals dezelfde vraag.

**Minister Hoekstra:**

Voorzitter, het is ...

**De voorzitter:**

Minister, mag ik u vragen om kort te antwoorden?

**Minister Hoekstra:**

Ja, want anders krijg ik ook ruzie met de heer Crone. Die vindt dat mijn antwoorden zo niet langer in zijn richting, dan in ieder geval korter in de richting van de heer Otten moeten zijn.

Het is volgens mij inderdaad dezelfde vraag. De stelling die de heer Otten poneert, is dat de Nederlandse regering hierin geen of te weinig initiatief genomen zou hebben. Dat is volslagen bezijden de waarheid, maar het is niet aan mij om in een openbare vergadering te becommentariëren wat voor type gesprekken wij op welk moment hebben gehad. Ik kan dus alleen maar zeggen dat het echt anders zit.

**De heer Pijlman (D66):**

Voordat de minister bij de state agent komt, heb ik nog een korte vraag. Ik heb gezegd dat dit pakket evenwichtig is. Snelheid was geboden, ook bij de KLM, met het oog op de liquiditeit. Maar er vallen twee dingen op in het pakket: de garantstelling van 90% — dat is hoog, ook als je naar andere reddingsoperaties kijkt — en de achtergestelde lening. Mijn vraag in eerste instantie was: wat zegt dat nou over het vertrouwen dat de private investeerders in deze hele reddingsoperatie hebben?

**Minister Hoekstra:**

Dat is een goede en terechte vraag. Aan de ene kant denk ik dat men ziet dat dit een onderneming is die in zeer zwaar weer verkeert. Overigens, wij zijn niet toevallig op deze groep banken uitgekomen, want deze banken waren allemaal — of bijna allemaal, maar ik geloof allemaal — op de een of andere manier al als bankier verbonden aan de onderneming. Zij kennen de situatie dus. Aan de andere kant is het voor de balans van die banken wel evident dat het belang van Schiphol en daarmee van KLM zo groot is voor Nederland dat dit toch echt iets anders is dan een koekjesfabriek die 90% van de koekjes niet meer kan verkopen. Want de bereidheid van de Nederlandse Staat om in te grijpen, niet alleen bij het kabinet, maar natuurlijk ook zeer breed bij de Kamer, geeft banken natuurlijk ook vertrouwen. Vervolgens kom je op zo'n type puzzel uit.

Een belangrijke wens van ons was ook — daar is het nog niet over gegaan, maar dat vind ik wel belangrijk om hier te benoemen — om dat geld vervolgens weer te trancheren.

Voorzitter. Ik was bij de heer Pijlman en ik blijf bij de heer Pijlman. Hij vroeg nog naar ...

**De voorzitter:**

Hoever bent u inmiddels met uw blokjes? Want we krijgen ook de minister naast u nog te horen. Ik probeer het een beetje te plannen qua tijd.

**Minister Hoekstra:**

Ik heb denk ik minder dan een kwartier nodig, zonder interrupties, voorzitter.

**De voorzitter:**

Gaat uw gang.

**Minister Hoekstra:**

Dat was niet ironisch bedoeld, maar zo wordt het kennelijk wel opgevat.

De heer Pijlman vroeg: wie houdt nou toezicht op die voorwaarden? We hebben natuurlijk juist die state agent willen aanstellen, zodat niet bijvoorbeeld de thesaurier-generaal van het ministerie van Financiën voortdurend moet bellen en moet kijken hoe het ermee staat. We hebben dat gedaan zodat iemand rechtstreeks toegang kan houden en vervolgens, waar relevant, aan het kabinet kan doorgeven wat de aandachtspunten zijn, wat er goed gaat en wat er nog ter overweging is, zonder dat zo iemand nu weer een typische commissarissenrol vervult. Want dat heeft natuurlijk in de governance ook weer allerlei voor- en nadelen, maar dat verstoort ook weer de balans. Dat zal de heer Pijlman, denk ik, herkennen. Om die reden zijn we op de state agent uitgekomen.

De heer Frentrop vroeg nog: kan het pakket niet worden uitgebreid, bijvoorbeeld met de voorwaarden en de concurrentiepositie? Ik snap de inspiratie achter die vraag. Wij hebben natuurlijk zelf ook gekeken naar de vraag: wat zou je zo iemand nou willen laten doen? Wij hebben toch gemeend dat het verstandig is om deze persoon juist zo sec mogelijk hierop toezicht te laten houden. Dat is ook het meest wederkerig. Wij stellen dit geld ter beschikking als lening. Daar zitten bepaalde voorwaarden aan. Dat zijn eigenlijk de voorwaarden waar dit debat over gaat. En het is natuurlijk verleidelijk om te denken: kun je het niet verder uitbreiden? Maar dat vonden we uiteindelijk ook niet helemaal kies. Dat moet je eigenlijk proberen te regelen via je commissarissen in de raad van commissarissen van KLM en in de holding. Dus om die reden zijn we daarop uitgekomen.

De vraag wie de state agent wordt, heb ik al beantwoord.

Voorzitter. Dan de financiële positie.

**De voorzitter:**

De heer Otten komt aangevlogen.

**Minister Hoekstra:**

Voorzitter. U denkt: daar loopt-ie! Maar de sollicitatie moet nog ...

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Misschien heb ik iets gemist, maar wie wordt deze agent 007 die voor Hoekstra alles in de gaten gaat houden bij de KLM? Dat heb ik nog niet gehoord. Of heb ik dat gemist?

**Minister Hoekstra:**

Nee, voorzitter, ik heb gezegd dat mocht er straks sprake zijn van een sollicitatie, ik heb begrepen dat in ieder geval een van de leden van uw Kamer een brief gaat schrijven. En ik doe bij dezen de toezegging dat ik die brief dan persoonlijk door mijn handen zal laten gaan. Maar we hebben nog niemand gevonden. Daar komen we ongetwijfeld deze zomer over te spreken.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Mijn opmerkingen en vragen over de state agent zijn zeker niet bedoeld als open sollicitatie. Mijn vraag was: wat voor profiel moet zo'n state agent hebben? Ik heb in mijn eerste

termijn al gezegd dat dat een streetwise agent moet zijn die snapt hoe de hazen lopen. Want anders komt dat geld toch op de een of andere manier via passagierstromen of via transfer pricing in Parijs terecht. En dat willen we nu juist voorkomen. De deal is blijkbaar om het te ringfencen. Het is ringfenced bij KLM. Dat geld mag daar niet weg. Wie gaat het dan worden? Wat voor soort type gaat dat doen? Dat is wel belangrijk.

**Minister Hoekstra:**

Ik had er totaal niet aan gedacht om "streetwise" ook in de criteria op te nemen, maar ik zal dat bij dezen doen. Dus dank voor de suggestie.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik heb de eerste termijn nog vragen gesteld over de bail-in, over de andere private verschaffers van kredieten enzovoorts. Is er een haircut van hen overwogen van bijvoorbeeld ook 15%? U meldt in de brief dat het de komende tijd nog aan de orde komt in het kader van de motie-Nijboer. Kunnen we op dat gebied verwachtingen hebben?

**Minister Hoekstra:**

Het is terecht dat hiernaar gevraagd wordt. Volgens mij waren het behalve de heer Crone ook de heer Van Apeldoorn en de heer Vendrik die nog gevraagd hebben naar de bail-in. Er zitten een paar componenten in. Je zou kunnen beargumenteren — ik zou ook willen beargumenteren — dat die bail-in voor een deel natuurlijk plaatsvindt ten opzichte van het management en een deel van het personeel. Met het tweede belangrijke punt ga ik, denk ik, ook in de richting van de heer Crone. Het was in ieder geval een belangrijk punt van aandacht bij zijn partijgenoot in de Tweede Kamer. Dat is de vraag: hoe zorg je nou voor dat er ook bail-in wordt gevraagd van andere partijen in de keten, de zogenaamde ketenpartners? Denk aan leasemaatschappijen van vliegtuigen, denk aan de verschaffers van kerosine, enzovoorts. Daar heeft de onderneming tegen ons over gezegd: wij willen dat wel, maar daar hebben we gewoon meer tijd voor nodig. Dus dat stuk komt nog.

En dan is natuurlijk de derde vraag, die de heer Crone terecht ook gesteld heeft: komt er nou niet een keer een moment waarop je ook bail-in moet vragen van de aandeelhouders? Ook dat vind ik een logische vraag, maar dat is wel een vraag die eigenlijk het meeste speelt op het moment dat je kapitaal gaat verschaffen. Maar dit is natuurlijk precies waar veel van de Europese pakketten ten aanzien van hoe je in een bankencrisis met de banken moet omgaan ... Op Nederlandse instigatie zijn we daar juist veel meer de kant van bail-in op bewogen, omdat je het uiteindelijk redelijker vindt om aandeelhouders en bondholders aan te spreken dan om de belastingbetaler aan te spreken. Ik ben dat dus zeer met de heer Crone eens. Ik hoop dat ik zowel in de kwaliteit als in de lengte ...

**De heer Crone (PvdA):**

Ja, even in de tijd gepland: is er een koppeling te maken met de volgende tranche? Want ik begrijp dat de uitbetaling van de leningen niet in één keer plaatsvindt. Dan heeft u nog een wapen achter de hand. Anders doen ze natuurlijk niets, want dan betaalt de overheid wel weer.

**Minister Hoekstra:**

Dat zou dan wel impliceren dat ik de voorwaarden weer ga aanpassen. Ik vind dat onze handtekening ook wat waard moet zijn. Er staat een handtekening onder van de Nederlandse Staat. Ik vind dat we con amore deze voorwaarden, met de plussen en de minnen, moeten uitvoeren. Wel is het zo dat als sommige van de voorwaarden die vandaag voorliggen, niet zouden worden uitgevoerd, dat dan reden zou kunnen geven om op de rem te trappen in de tranchering.

**De voorzitter:**

De heer Crone, de derde.

**De heer Crone (PvdA):**

Maar wij zijn hier als parlement niet voor niks aan de beurt. Ook de Tweede Kamer heeft op dit punt zwaar ingezet, dus u kunt op z'n minst inzetten op: ik krijg mijn parlement niet mee, dus die tweede tranche ... Ik snap dat u al heeft getekend, maar er moeten nog opties zijn.

**Minister Hoekstra:**

Ja en nee, denk ik. Ik ben het natuurlijk zeer eens met de inspiratie, omdat ik de vraag ook redelijk vind om een deel van de rekening bij de ketenpartners neer te leggen. Dat is ook de reden waarom ik welwillend ben geweest, bijvoorbeeld in de richting van de Tweede Kamer motie, die ging over bail-in ten aanzien van die aandelenaankoop. Tegelijkertijd geldt natuurlijk ook hier wel pacta sunt servanda, hoe lastig je dat misschien ook vindt ten aanzien van alle wensen die je nog hebt. Een afspraak is gewoon een afspraak. Ik vind het ook wel verstandig om dan als Staat der Nederlanden te zeggen: we hebben er onze handtekening onder gezet en we hebben er een aantal voorwaarden aan gekoppeld. Het is dan toch niet zo zuiver om over drie maanden te zeggen dat ik, daartoe geïnspireerd door de senaat, nog een paar extra voorwaarden uit mijn mouw heb geschud en dat men daar ook aan moet voldoen.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Bij alle vraagstukken rondom bail-in wreekt zich volgens mij dat wij geen inzicht hebben in de vertrouwelijke informatie, de bedrijfsvertrouwelijke informatie die de minister heeft. De eerste vraag daarover: is die wel vertrouwelijk gedeeld met leden van de Tweede Kamer?

**Minister Hoekstra:**

De Tweede Kamer is een paar keer vertrouwelijk bijgepraat. Waar de Tweede Kamer over is bijgepraat, is vertrouwelijk, dus ik kan hoogstens in een vertrouwelijke sessie aangeven wat er vertrouwelijk met de Tweede Kamer is gedeeld.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Goed, daar doen we het dan voor dit moment even mee. Dit is natuurlijk de bekende cirkel van de vertrouwelijkheid.

**Minister Hoekstra:**

Ik hoop dat ook de heer Vendrik daar begrip voor heeft, want dit gaat niet alleen over koersgevoelige, maar ook

over bedrijfsgevoelige informatie. Het is volslagen logisch dat de controlerende macht de regering ook wil controleren. Daarom wordt er ook vertrouwelijk gebriefd en daarom is er een zeer gedetailleerde brief naar de Staten-Generaal gestuurd, maar er zijn ook dingen die de uitvoerende macht gewoon moet kunnen uitonderhandelen met marktpartijen, zonder dat die dan vervolgens ter beschikking worden gesteld. Dat is nou eenmaal zoals het moet, denk ik, in de rolverdeling die we hebben in dit land.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Zo is het ook lastig dat de senaat budgetrecht heeft en dat de minister hier aan de voltallige senaat instemming vraagt om voor 3,4 miljard euro publiek geld uit te geven of daar in ieder geval verplichtingen voor aan te gaan. Ook dat is een groot belang, lijkt mij. Maar dat bewaren we voor een volgend moment, want dit schuurt altijd en ik denk dat we dat ook hier na de zomer even goed met elkaar uit te sorteren hebben.

Mijn vraag — ik vrees gehinderd door gebrek aan kennis — gaat dan toch over die bail-in van partijen die in deze deal, zo lezen wij in de openbare informatie van de minister, niet zijn betrokken. Dat zijn houders van bedrijfsobligaties KLM, dat zijn brandstofcontracten, de houders van die contracten en eventuele forwards, dat zijn de leasemaatschappijen ...

**De voorzitter:**

Wat is uw vraag, meneer Vendrik?

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Mijn vraag is de volgende. Die zijn niet betrokken in deze deal. Dan heeft de Staat dus een moment weggegeven van macht, van invloed. Dan wordt het in tweede instantie wel erg ingewikkeld om deze partijen te verleiden om alsnog een vorm van haircut te accepteren. Waarom is dat in de eerste ronde niet meteen gebeurd? Dat was duidelijk ook het uitgangspunt van het algemeen kader staatssteun dat het kabinet voor zichzelf heeft opgesteld.

**Minister Hoekstra:**

Omdat de onderneming heeft aangegeven daar meer tijd voor nodig te hebben. Er bestaat bij de onderneming, bij het kabinet en ik denk ook bij de senaat geen enkel misverstand over de inhoudelijke logica en overigens ook de bedrijfsmatige logica om een deel van je rekening ergens anders neer te leggen. We moeten ons overigens wel realiseren dat die rekening ook daar betaald moet kunnen worden, want een deel van de contractpartijen zijn ook Nederlandse ondernemers. Het zijn niet alleen maar grote buitenlandse leasemaatschappijen waar je dan de rekening kan parkeren. De onderneming heeft er zelf op aangedrongen om hier de tijd voor te nemen en dit niet allemaal in een ronde mee te nemen.

Er zat een eerste stuk aan de vraag, maar was er nog een tweede vraag die ik ook had moeten beantwoorden of niet?

**De voorzitter:**

Meneer Vendrik, de derde.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Als deze partijen vanwege tijdgebrek en vanuit de vraag van KLM niet bij deze deal zijn betrokken, dus op dit moment geen schade ondervinden vanwege het feit dat het slecht gaat met KLM en dus weggelaten met het risico dat ze willens en wetens hebben genomen, waarom wordt die bijdrage dan wel nu al van het personeel gevraagd, hoe logisch dat overigens ook is?

**De voorzitter:**

De minister.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Waarom maken we nu wel al afspraken voor het personeel, terwijl we anderen, ketenpartijen, financieel belanghebbenden, nu geen bijdrage vragen voor dit pakket?

**De voorzitter:**

De minister. Dat was uw derde vraag.

**Minister Hoekstra:**

Omdat je natuurlijk probeert te kijken welke wensen wij hebben. Voor een deel zijn die verschillend, ook binnen de Kamer en binnen de Tweede Kamer, maar ze hebben toch ook een bepaalde mate van eensluidendheid. Je hebt daarnaast te maken met de economische situatie en je wil die discussie niet eindeloos lang voor je uit schuiven. Ik heb steeds publiekelijk gezegd dat ik niet de eigenaar wil worden van haast, omdat je dan een hogere rekening betaalt. Maar ik vond het ook niet verstandig om dit debat nog eens drie maanden te rekken zodat je dan uiteindelijk alles hebt geregeld, omdat de nadrukkelijke wens vanuit de onderneming was: "Geef ons nou de gelegenheid om veel van die gesprekken zelf te voeren zoals uiteindelijk het gesprek over de arbeidsvoorwaarden. Geef ons de mogelijkheid om zelf het gesprek te voeren met de ketenpartners zonder dat we dat allemaal aan de voorkant regelen. Want misschien lukt het dan niet en dan wordt zo'n hele deal afhankelijk van: ben je er met alles en iedereen uit?" Ik vond dat een redelijk verzoek vanuit de onderneming. Zie ook waarom we niks specifiek hebben gedaan over de arbeidsvoorwaarden, maar wel een richting hebben afgesproken ten aanzien van de beïnvloedbare kosten.

**De voorzitter:**

Minister, hoeveel heeft u nog liggen?

**Minister Hoekstra:**

Ik heb eigenlijk nog maar een laatste stuk en dat gaat over de toekomst van het huwelijk. Veel van de vragen waren daar direct of indirect op gericht. De heer Pijlman vroeg ernaar en ook de heer Otten, die het had over een fly-awayscenario. Ik zou er een paar dingen over willen zeggen. Het is belangrijk om nog eens te markeren, ook hier, dat het begint met waarom deze twee ondernemingen samen zijn gegaan. Het is belangrijk om ons te realiseren dat KLM op dat moment in de tijd — ik dacht dat het 2003 was — een verliesgevende onderneming was die moeite had om een partner te vinden, zeker een partner die de onderneming in een vorm van betrekkelijke zelfstandigheid zou laten

voortbestaan. Dat is het begin van het liedje. Er zijn toen afspraken gemaakt met Air France en vervolgens hebben beide partijen zeer geprofiteerd van dat huwelijk. KLM is binnen dat huwelijk veel harder gegroeid dan Air France, maar beide partijen hebben daarvan weten te profiteren. Het is ook niet voor niks dat onze externe adviseurs elke keer weer zeggen dat de combinatie van de hub van Schiphol met de sterke gerichtheid op Azië maar ook de sterke gerichtheid op de Verenigde Staten in combinatie met de grote Franse thuismarkt en de vluchten vanuit Parijs naar francofoon Afrika heel veel synergie brengt in de luchtvaartindustrie. Dat is het goede nieuws, want dat betekent dat je bedrijfseconomisch een hele goede casus hebt met het huwelijk.

Tegelijkertijd is een ander deel van het verhaal dat KLM de afgelopen jaren veel meer winst heeft gemaakt, weliswaar ook nog een opdracht heeft ten aanzien van de kosten, maar een kleinere opdracht dan het Franse deel van de onderneming, en veel van de winst door het Nederlandse deel is opgebracht en niet door het Franse deel. Daar komt bij dat de onderneming zich nu in een hele lastige fase bevindt. Hoewel de relatie tussen de beide overheden echt goed is, is het binnen de onderneming niet altijd eenvoudig qua cultuur. Er zijn veel dingen die goed gaan, maar niet alles gaat goed. Dat betekent, juist omdat we ons op zo'n sleutelmoment in de geschiedenis bevinden, dat minister Van Nieuwenhuizen en ik in dialoog met de Franse staat, maar primair in dialoog met de onderneming, hebben gezegd: dit wordt wel een periode waarin we goed moeten kijken naar de toekomst. Dan ligt het het meest voor de hand om dit huwelijk verder te verbeteren, juist vanwege de synergie, juist vanwege de historie, juist vanwege het gegeven dat we nu eenmaal in dit huwelijk zitten. Dus scenario één is: gewoon het beste maken van het huwelijk.

Scenario twee is dat je je zou kunnen voorstellen dat je doorgaat met de combinatie, maar dat je een andere samenwerkingsvorm vindt. Je zou het een latrelatie kunnen noemen. Het derde scenario, maar daar zou ik niet op voorhand voor zijn, is het fly-awayscenario. Dan kom je bij een managed break-up en dan ga je allebei apart verder. Los van de transitiekosten die zoiets met zich meebrengt, betekent dat dat je ook de synergie kwijt bent en je je weer moet afvragen of je dan alleen verder wilt of met iemand anders. Wij hebben met de onderneming en met de Franse staat afgesproken dat we de komende periode benutten — dat wilde we zelf, maar er zijn ook moties in die richting die daartoe oproepen — om te onderzoeken hoe we nu verdergaan. Daarbij is de primaire insteek om dat huwelijk waar we nu eenmaal in zitten, verder te verbeteren, omdat dat nu eenmaal het makkelijkste is en er ook een sterke bedrijfseconomische logica voor is. Voor scenario twee is ook veel te zeggen, maar scenario drie kent aanzienlijke haken en ogen.

**De voorzitter:**

Daarmee bent u aan het eind van de beantwoording?

**Minister Hoekstra:**

Ja. We gaan nog een halfuurtje interrupties doen, hoop ik, maar ik ben aan het einde van mijn eerste termijn.

**De voorzitter:**

Voordat ik het woord geef aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voor het tweede deel van deze eerste termijn, geef ik het woord aan de heer Van Rooijen.

**De heer Van Rooijen (50PLUS):**

Ik vond het een mooi slot van de minister. Hij noemde drie scenario's, in mate van aantrekkelijkheid duidelijk ook. Bij het eerste heb ik een concrete vraag. Ik heb het gevoel dat de relatie op staatsniveau best redelijk goed is. Ik heb de indruk dat die binnen de onderneming tussen KLM en Air France nog steeds tamelijk zorgelijk is. Wat zou u als een soort makelaar hier en public — of nog niet in publiek; dan horen we het later — kunnen aanbevelen om dat huwelijk sterker te maken? Want dat zeggen is één ding, maar de kunst is, en dat is heel moeilijk in een relatie die onder spanning staat, om het te doen. Kan de minister daar iets over zeggen? Want ik denk dat dat de sleutel is.

**Minister Hoekstra:**

Op dat eerste punt: ik herken de waarneming dat de contacten tussen de Nederlandse en de Franse staat intensief en over het algemeen zeer goed zijn. Natuurlijk zijn we het niet op alle onderwerpen eens, ook niet op alle Europese onderwerpen, maar als je de vergelijking maakt met een jaar of twintig geleden, zijn de relaties veel intensiever. Dat heeft deels met de brexit te maken en deels met de realisatie, in ieder geval aan de Nederlandse kant, hoe belangrijk ook Frankrijk voor ons is. Dat geldt op het niveau van de minister-president en de Franse president, maar ook zeker op het niveau van mijn Franse collega en mijzelf.

Wat betreft het publiekelijk er iets over zeggen. Uiteindelijk is dit geen gezelligheidsverening. Dit is een onderneming. Die onderneming moet onder bepaalde ethische randvoorwaarden mensen en goederen vervoeren, en moet dat op zo'n manier doen dat er geld wordt verdiend. Ik denk dat het beste recept voor succes uiteindelijk is om de parameters zo te zetten dat deze onderneming maximaal succesvol kan zijn en gewoon kan doen waar ze voor op aarde is. Dat is, denk ik, het allerbelangrijkste.

**De voorzitter:**

Ik ga het nu toch een klein beetje afkappen, want het wordt echt heel laat. Meneer Van Rooijen, heeft u nog een vervolgvraag of kan het in tweede termijn eventueel?

**De heer Van Rooijen (50PLUS):**

Ik hoor niet zo'n duidelijk antwoord, wat ik wel enigszins begrijp. Als ik het heb over de cultuur van KLM en de cultuur van Air France binnen dat concern, dan weten we allemaal dat daar een enorme kloof tussen is. Als je weleens spreekt met mensen binnen KLM en binnen Air France, dan hoor je bij KLM geen leuke dingen over Air France en bij Air France geen leuke dingen over KLM. Laat ik het toch maar zo formuleren.

**De voorzitter:**

Wat is uw vraag, meneer Van Rooijen?

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Dat was de vraag al, maar ik had nog niet zo'n duidelijk antwoord. Mijn vraag is: wat zou u als makelaar kunnen doen om de cultuur van de twee staten, die eigenlijk goed verkeren, dichter bij elkaar te brengen en de spanningen te verminderen? Anders blijft dat een probleem.

De **voorzitter**:

Meneer Van Rooijen, u herhaalt nu dezelfde vraag. Dus minister, misschien kunt hem kort beantwoorden en anders misschien in tweede termijn.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Nou, ja ... ja.

De **voorzitter**:

Ik heb de minister antwoord horen geven, maar u bent niet tevreden met het antwoord. Dat is wat anders.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Ik neem aan dat ik hem in tweede termijn ook niet krijg.

Minister **Hoekstra**:

Zoals het altijd is met culturele verschillen ligt er een opdracht aan beide kanten van de onderneming om zelf onderdeel van de oplossing te zijn.

De **voorzitter**:

Dan de heer Otten voor een korte aanvullende vraag.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Een korte aanvullende vraag op die van de heer Van Rooijen. Minister Hoekstra heeft het over een huwelijk dat niet helemaal lekker functioneert. De ene partner geeft veel meer geld uit dan de ander. Hij heeft het over een latrelatie. Dan heb je een huwelijk, dat loopt niet lekker, en dan is de oplossing van minister Hoekstra: jouw geld gaat in jouw potje en die ander moet dat in zijn eigen potje doen, en dan houdt een soort James Bond er toezicht op dat jij niet uit mijn potje graait. Is dat een oplossing voor dit disfunctionele huwelijk? Ik denk dat dit alleen een tijdelijke oplossing is. Hoe gaat u die huwelijksproblemen effectief oplossen?

De **voorzitter**:

De minister en dan de heer Van Apeldoorn.

Minister **Hoekstra**:

Ik heb net aangegeven wat het kabinet heeft beoogd met het pakket zoals het nu op tafel ligt. Daar gaat dit debat over. Dat is de fase die we nu hebben afgerond. Ik heb daarnaast aangegeven dat de onderneming zich in een existentiële crisis bevindt en dat dit de tijd is om te kijken naar toekomstscenario's, waarbij de preferente optie, indien mogelijk, het significant verbeteren van het huwelijk is.

De **voorzitter**:

Meneer Van Apeldoorn, ook aan u het verzoek: nog één korte aanvullende vraag.

De heer **Van Apeldoorn** (SP):

Ja voorzitter, het betreft wel een ander onderwerp. Ik heb ook enkele vragen gesteld aan de minister over de gebrekkige informatievoorziening richting het parlement, met verwijzing naar artikel 68 van de Grondwet. Nu denkt de minister misschien dat hij dat al beantwoord heeft in reactie op vragen van collega Vendrik, maar ik vind dit echt problematisch. De minister zegt: er is een bepaalde rolverdeling tussen de uitvoerende macht en de controlerende macht. Maar wij zijn medewetgever. Dat weet de minister natuurlijk ook heel goed. Er wordt ons als medewetgever gevraagd om te beslissen over een pakket van 3,4 miljard euro op basis van informatie die allemaal vertrouwelijk is. Nou heb ik twee korte vragen aan de minister. Eén, zijn alle informatie waar het hierom gaat en alle afspraken met de KLM die op papier zijn gezet, bedrijfsvertrouwelijk of had niet ook een deel wel in het openbaar met ons gedeeld kunnen worden? En een tweede korte vraag is: is de minister bekend met het advies van de Algemene Rekenkamer dat zegt om bij het delen van vertrouwelijke informatie niet de Eerste Kamer over te slaan?

Minister **Hoekstra**:

Op dat laatste punt, dat is de reden waarom wij dit debat hebben. Dat is de reden dat de Eerste Kamer zelf vertrouwelijke brieven heeft gekregen van het kabinet over dit onderwerp. Dat zal de heer Van Apeldoorn niet ontgaan zijn. Overigens laten wij ons over de uitleg van de Algemene Rekenkamer van de Comptabiliteitswet nog informeren en adviseren door de Raad van State.

Wat betreft zijn eerste punt: ik zeg het niet snel, maar ik hoop dat de heer Van Apeldoorn het kabinet ook niet tekortdoet. Want eerlijk gezegd hebben wij ons zeer ingespannen om de Kamer hierover adequaat van informatie te voorzien door ook deze Kamer te voorzien van vertrouwelijke informatie, door een zeer uitgebreide brief te schrijven over wat er allemaal is uitonderhandeld en door de andere Kamer van de Staten-Generaal vertrouwelijk bij te praten. Als de Eerste Kamer zou zeggen dat zij, ondanks de rolverdeling zoals zij die klassiek als de hare ziet in het staatsbestel, ook behoefte heeft aan dat type vertrouwelijke briefings, dan is dat aan de Eerste Kamer. Dat is niet aan mijzelf.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat we het woord geven aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

□

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Alles is ontsmet. Ik ben er helemaal klaar voor. Ik dank de leden voor de gestelde vragen. Het voelt een beetje ongemakkelijk richting de senatoren van GroenLinks en de SP omdat ik een beetje met mijn rug naar u toe sta, maar dat is nou eenmaal ... O, daar zit er ook eentje! Jullie zijn er toch ook van, zal ik maar zeggen. We kunnen zo in ieder

geval de sprekers grotendeels zien. De heer Vendrik zie ik nog vanuit mijn ooghoeken.

Collega Hoekstra heeft het net al verschillende keren over het huwelijk gehad. Laat ik daar ook eens mee beginnen door aan te geven dat het huwelijk tussen IenW en Financiën in hele goede staat is. Dat heb ik weer mogen constateren doordat de vragen die gesteld zijn over de staatsgaranties, die onder mijn portefeuille vallen, eigenlijk voor een heel groot deel al zijn beantwoord door collega Hoekstra. Dat is alleen maar prima, want dan gaan we er ook sneller doorheen. Ik kan volstaan met te memoreren dat de heer Van Rooijen het het meest scherp formuleerde en de spijker wat mij betreft echt op de kop sloeg. Hij gaf aan dat het cruciale belang voor die hubfunctie, ook voor Nederland, natuurlijk is dat we die termijn van negen maanden ... Het is een opzegtermijn. Het is niet alsof die staatsgaranties nu vijf jaar gelden. Het is een opzegtermijn van vijf jaar. Dat hebben we weten te bereiken en dat is echt cruciaal, want het gaat inderdaad, zoals u ook zei, om Nederlandse vergunningen en Nederlandse verkeersrechten. Wij hebben een heel groot netwerk met allerlei bilaterale verdragen en het is van het grootste belang dat we dat overeind houden. Dus dat biedt rust en zekerheid.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Ik heb hier een vraag over. Ik zag dat de minister tijdens mijn eerste termijn wat hoofdschuddend reageerde toen ik zei: waarom hebben jullie niet een langere opzegtermijn geregeld? Je gooit er nu zo veel miljard tegen aan dat je ook voor tien of twintig jaar had kunnen kiezen. Waarom is er specifiek gekozen voor vijf jaar?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er is niet specifiek gekozen voor vijf jaar. U wilt dat natuurlijk zo lang mogelijk. Ik heb in het Tweede Kamerdebat gezegd: je zou het natuurlijk het liefst oneindig willen hebben. Maar we komen van een situatie van negen maanden en dat is natuurlijk het andere uiterste. Waar het ons om gaat, is dat strategische beslissingen om bijvoorbeeld ... Daar is nu overigens bedrijfseconomisch geen enkele aanleiding voor. Maar stel dat men in de toekomst door wat voor zware economische crisis dan ook toch op het idee zou kunnen komen om alles in Parijs, op Charles de Gaulle, te centreren. Dan hebben wij nu vijf jaar de tijd om daar tegenin te gaan en om ze van zo'n onzalig idee af te brengen. Dat is echt iets heel anders dan negen maanden, want dan kun je er min of meer door overvallen worden en dat kan nu niet meer. Als je een strategische beslissing vijf jaar van tevoren moet aankondigen, dan hebben wij echt voldoende tijd om al onze creativiteit aan te wenden om dat onheil af te wenden. Het is in ieder geval een enorme verbetering ten opzichte van negen maanden, dus wij hebben daar onze zegeningen echt wel mee geteld. Nogmaals, in de Tweede Kamer en in de debatten die we in de afgelopen jaren hebben gehad, werd al gezegd: al haalt u maar twee jaar ... Dan denk ik dat we nu heel tevreden mogen zijn.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Nou, ik denk helemaal niet dat als dat opgezegd wordt, je dat in vijf jaar allemaal oplost, maar dat terzijde. Ik vind dit tekenend voor de ambitieeloosheid en het gebrek aan initiatief in deze situatie, waarin die bedrijven allebei in zeer

zwaar weer verkeren. Normaal gesproken vindt er in de markt dan een restructuring plaats en worden dingen voor de lange termijn echt goed geregeld. Dat had hier ook met die staatsgaranties moeten gebeuren, maar dat is niet gebeurd.

De **voorzitter**:

Meneer Otten, wat is uw vraag?

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Is daar nog iets aan te doen? Dat is mijn vraag aan de minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee. Ik herhaal wat collega Hoekstra net al heeft gezegd: het pakket is één en ondeelbaar. We kunnen daar niet weer onderdeeltjes uit gaan pakken waar we aan kunnen gaan draaien. Nogmaals, van negen maanden naar vijf jaar is echt een heel groot verschil.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Onder anderen de heer Crone heeft vragen gesteld. Het schuurt een beetje aan tegen de debatten die al met collega Hoekstra zijn gevoerd over het strategisch belang van de hubfunctie. Hoe behouden we die en hoe kijkt u daar tegen aan? U zei: dit is een overbrugging, maar hoe staat het ervoor aan de andere kant van de brug? We hebben daar natuurlijk alle mogelijke analyses op losgelaten. Collega Hoekstra heeft het ook over de scenario's gehad. Maar het blijft tot op zekere hoogte natuurlijk ook ongewis, omdat we allemaal niet weten hoe het met corona in de rest van de wereld zal gaan. De luchtvaart is natuurlijk bij uitstek een mondiale business, dus we moeten echt afwachten hoe dat zich gaat ontwikkelen. Denk aan het segment van de zakelijke reizen. Hoe vaak zullen mensen dat nu via allerlei videoconferencingapps gaan doen? En in hoeverre blijft men toch behoefte houden om elkaar nog eens echt in de ogen te kijken? Dat zijn allemaal ontwikkelingen die we zo goed mogelijk proberen in te schatten, maar die we niet helemaal weten. Kunnen we KLM met dit pakket overeind houden? Voor zo goed en zo kwaad als we dat kunnen inschatten, denken wij dus van wel, maar dat is met veel heel slagen om de arm omdat de wijze waarop de luchtvaart zich wereldwijd zal ontwikkelen, echt met heel onzekerheden is omgeven.

De heer **Crone** (PvdA):

Dank voor uw antwoord, maar mijn vraag ging nog iets verder. Ik heb dat net maar even laten lopen bij de minister van Financiën. Het plan is gebaseerd op herstel in 2023 naar het niveau van 2019. Hoe graag we dat misschien ook zouden willen, is het de vraag of dat wel denkbaar is, gelet op de economische crisis en corona, en daarmee ook op een zwakkere positie van andere luchthavens en sterkere concurrentie. Ik heb gevraagd of u daar scenario's voor heeft gemaakt.



**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Daar is inderdaad rekening mee gehouden in scenario's met verschillende herstelmogelijkheden. Dit lijkt mogelijk. Maar nogmaals, dat is met heel veel slagen om de arm. Mochten er wereldwijd allerlei nieuwe golven van het COVID-19-virus opkomen of mocht het virus nog langer bij ons blijven, dan kan dat de situatie natuurlijk weer veranderen. Maar met alle inzichten en met al onze adviseurs komen we ertoe dat dit reëel zou kunnen zijn.

Er is specifiek gekeken naar de hubfunctie van Schiphol. Meerdere mensen hebben het al gememoreerd: KLM is verreweg de grootste speler op Schiphol. Als het KLM-netwerk zou wegvallen, betekent dit eigenlijk ook het einde van de hubfunctie van Schiphol. We hebben dat ook gezien in andere Europese landen, bijvoorbeeld bij Sabena en bij Swissair. De hubfunctie was daarna verdwenen. Je kunt dan prima een mooi regionaal vliegveld hebben, maar dan heb je echt niet meer de functie van de internationale connectiviteit. Uit mijn eigen verleden gebruik ik nog even een heel duidelijk voorbeeld. Als Europarlementariër vertoef je regelmatig in Straatsburg. Heel veel collega's waren ontzettend jaloers dat wij rechtstreeks naar Schiphol konden vliegen en dat we niet, zoals al die collega's, of via Schiphol of via Frankfurt naar allerlei Scandinavische landen et cetera moesten reizen. Zo kan iedereen, denk ik, in zijn eigen omgeving wel voorbeelden bedenken waarbij het toch ontzettend handig is, en daardoor ook kostenefficiënt, dat wij Schiphol hebben met zo veel rechtstreekse bestemmingen over de hele wereld. Het einde van de hubfunctie zou de bereikbaarheid van Nederland ernstig schaden, en daarmee dus ook ons vestigingsklimaat. Maar daar hebt u met collega Hoekstra ook al over gesproken. Volgens mij is dat voor iedereen wel heel erg duidelijk.

De heer Crone heeft ook gevraagd hoe we in Europees verband kunnen kijken naar extra beleids- en sturingsmogelijkheden om voorrang te geven bij slotverdeling, die ten gunste komen van juist de hubfunctie. We proberen dat zo goed en zo kwaad als dat kan, ook met ons Nederlandse selectiviteitsbeleid, voor elkaar te krijgen. In Europa wordt in de komende periode ook de Europese slotverordening herzien. Daarbij zal de Nederlandse inzet erop gericht zijn om meer mogelijkheden voor lidstaten te krijgen om te sturen op duurzaamheid, zodat wij de schonere, stillere vliegtuigen de voorkeur mogen geven, en vooral op netwerkqualiteit, zodat wij ons kunnen richten op vooral de intercontinentale bestemmingen, die voor Nederland zo belangrijk zijn. Bij de herziening van de Europese slotregels gaan we ons daar echt hard voor maken. Ik kan u aangeven dat Nederland daar ook niet alleen in staat is. Er is op heel veel Europese luchthavens ook schaarste aan slots. Daar vind ik veel collega's aan mijn zijde, die ook liever op kwaliteit en duurzaamheid willen sturen in plaats van dat ze willekeurig slots moeten afgeven aan iedereen voor iedere bestemming.

Er is ook nog gevraagd naar de mondiale concurrentiepositie. Zoals collega Hoekstra al aangaf, hebben we heel erg gezocht naar de goede balans. Het gaat erom dat deze onderneming toekomstproof is en dat zij de internationale concurrentiestrijd kan blijven aangaan. Je moet aan de ene kant dus niet zo veel eisen stellen dat dat niet meer gaat, dat je winstgevendheid eronder gaat lijden. Aan de andere kant wil je de duurzaamheidsambities die we met elkaar

delen niet bij de eerste de beste tegenslag in de ijskast zetten.

De heer Vendrik zei daarstraks: bent u dan niet bezorgd voor stranded assets in de luchtvaart? Blijf je daar dan niet mee zitten? Twee dingen daarover. Ik denk dat het van het grootste belang is dat we ons realiseren dat de luchtvaart op zich niet meer weggaat. Het is een modaliteit die niet meer weg te denken is en die ook keihard nodig is. En het feit dat KLM al sinds jaar en dag de sustainability index van de Dow Jones aanvoert — ik geloof dat dat vanuit de SGP werd aangevoerd — geeft aan dat je voorop kunt lopen en tegelijkertijd winstgevend kunt zijn. Dat is de reden geweest waarom we niet hebben gezegd: we gaan er nog een schep bovenop doen. We kiezen voor dit niveau, waarvan we aan de duurzameluchtvaartafdeling met de hele Nederlandse sector hebben afgesproken dat het realistisch zou zijn. Daar hebben we naar gekeken en dat proberen we ook vast te houden. Ook daarin trekken we samen op met de Europese collega's, of het nu gaat om de 14% bijmenging van bioerosine die we graag Europees verplicht willen zien of om alle andere eisen; we proberen zo veel mogelijk gezamenlijk op te trekken. Nederland loopt echt voorop met een kopgroepje van landen. Dat zijn ook landen die er in de luchtvaartwereld toe doen. Het gaat niet alleen om mijn Franse collega Djebbari, die natuurlijk vanuit de Air France-kant uitermate relevant is voor ons; daar zit bijvoorbeeld ook collega Scheuer van de oosterburen bij, die voor Lufthansa weer heel erg belangrijk is, en de Spanjaarden doen ook mee. Kortom, de voor de luchtvaart belangrijke landen willen allemaal een slag maken ten aanzien van duurzaamheid in de luchtvaart.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik meen dat we niet te maken hebben met zomaar een crisis, alsof het wel meevalt met die corona. Dit is een dusdanig heftige crisis dat we een enorm pakket op tafel moeten leggen om de zaken in de benen te houden. Mijn vraag daarbij was en is nog steeds: moet je die eisen nu zo stellen dat je de concurrentiepositie van KLM ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen in Europa wellicht op een achterstand zet? Dat is één. Twee: durven we ook te prioriteren op het moment dat we merken dat de duurzaamheid misschien de economische positie van KLM in de weg gaat staan?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Het antwoord op de eerste vraag is: natuurlijk zijn we echt gericht op het Europese level playing field. Daar kijken we ook naar. Daarom noem ik u ook de collega's die ik zojuist noemde, waarmee we in gezamenlijkheid optrekken in het kader van die duurzaamheid. En natuurlijk weten we niet in wat voor zwaar weer we door deze crisis de komende tijd mogelijk nog terechtkomen met z'n allen. Gaan we dan helemaal de verkeerde kant op? U zegt: het is niet zomaar een crisis. Als je even naar Schiphol kijkt, zie je dat er nu weer voorzichtig wat gevlogen wordt, maar we zijn natuurlijk nog lang niet waar we wezen moeten. Ik heb in deze periode werkbezoeken gebracht, aan Maastricht Aachen Airport, maar ook aan Schiphol. Het is gewoon heel erg naar om te zien wat een naargeestige sfeer daar heerst. Het is één grote parkeerplaats. Daar kom je allemaal mensen tegen die ... Collega Hoekstra heeft met u al over het personeel gesproken. Ik kan me voorstellen dat heel veel mensen

thuis ook weer echt met een knoop in de maag naar dit debat zitten te kijken en zich afvragen: wat betekent dit voor mij? Hoe ziet mijn baan en mijn omgeving er straks uit? Het gaat niet alleen om die 30.000 mensen van KLM, maar ook om de 114.000 banen eromheen die er ook nog van afhangen. Wij beseffen ons als kabinet terdege dat dat hele forse onzekerheden voor mensen betekent, en niet alleen voor het bedrijf. Want die mensen vormen samen het bedrijf, en daar doen we dit voor.

**De heer Schalk (SGP):**

Daar ben ik het zeer mee eens, maar als je praat over "haalbaar en betaalbaar" ... We vragen niet voor niets aan de regering: wat doe je nou als je merkt dat ook deze enorme kapitaalinjectie onvoldoende zal zijn, omdat je een groot deel daarvan kwijtraakt aan verduurzaming?

**De voorzitter:**

De minister.

**De heer Schalk (SGP):**

Moet je hier dan niet gewoon open aangeven: op dat moment gaan we even voor het economisch belang en voor het belang van de werkgelegenheid?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Ik geloof dat de heer Van Rooijen het had over een duurzame toekomst voor het bedrijf. Dat betekent wat mij betreft ook duurzaam in economische zin. We kunnen wel heel erg groen zijn, maar als er geen boterham meer te verdienen valt voor KLM, eindigen we met mijn favoriete uitspraak van een VVD-Eurocommissaris uit het verleden, die ik hier toch even herhaal: Nederland armer en de wereld warmer. Daar worden we nou ook niet heel veel wijzer van. Daar zijn collega Hoekstra en ik ons terdege van bewust. Wij zoeken voortdurend naar een goede balans. Je moet wel zorgen dat je vooraan blijft lopen, maar we gaan niet helemaal voor de muziek uitlopen waardoor wij straks geen boterham meer verdienen en de andere Europese airlines wel, absoluut niet.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Ik dank de minister voor haar eerlijke beantwoording. Zij zegt hier heel luid en duidelijk: het kabinet heeft om in zijn ogen goede redenen geen groene voorwaarden aan deze steun willen stellen. Dat is interessant, want aan de overkant — hier trouwens ook, maar vooral daar, in de Tweede Kamer — is dit uitvoerig besproken. Er ligt een aangenomen motie van D66, waarin uitgesproken wordt dat er groene voorwaarden aan steun moeten worden gesteld. Kan de minister ons uitleggen waarom het kabinet deze motie naast zich neer heeft gelegd?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Nu maakt de heer Vendrik een karikatuur van de werkelijkheid. Wij hebben wel degelijk een heel stevig pakket met elkaar afgesproken. Alleen, was dat nieuw? Nee, het was niet allemaal nieuw. We hadden in de Luchtvaartnota al plannen voor een CO<sub>2</sub>-plafond. Ik kan u melden dat dat nog nergens is vertoond. We hadden al plannen voor die 14%

bijmenging van biokerosine. We hebben al een plan in voorbereiding om te kijken of de trein een beter alternatief kan zijn voor de kortereafstandsvluchten. We hebben al met Schiphol plannen voor hinderbeperking. Maar — dan roep ik even in herinnering wat de andere collega's hebben gezegd — het zou zomaar kunnen zijn dat je in deze huidige omstandigheden van zwaar weer zegt: nou, we zetten die duurzaamheidsambities maar even op een zacht pitje. Dat doen we dus niet. We houden het echt vast. Ik denk dat we daar goed aan doen, want juist door voorop te lopen, bijvoorbeeld door te blijven investeren in vlootvernieuwing, zorg je dat je bedrijf op de lange termijn winstgevend is. Zo'n vlootvernieuwing, zo'n zuiniger toestel, levert minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op. En aangezien brandstof een belangrijke kostenfactor is, is het tevens een belangrijk winstpunt voor het bedrijf als je die brandstof kunt realiseren. Wij zien daar dus echt win-winmogelijkheden in.

**De voorzitter:**

Ik zie de heer Vendrik glimlachen. Dat betekent meestal een tweede vraag. Gaat uw gang.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Het is een prachtig antwoord, maar dat was mijn vraag niet. Mijn vraag was de volgende. Er ligt een motie uit de Tweede Kamer. Die is aangenomen. Die spreekt heel duidelijk uit dat aan steun voor KLM nu groene voorwaarden moeten worden verbonden. Denk aan extra inspanning op het terrein van klimaat en geluidshinder. Dat is niet hetzelfde als: "Wij hebben vorig jaar bijvoorbeeld het akkoord Duurzame Luchtvaart ondertekend. Daar staat de handtekening van KLM onder. De groene voorwaarde voor het pakket nu is dat die handtekening van KLM van vorig jaar blijft staan." Zo is dat niet bedoeld.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Maar dan kan ik nog een paar andere voorbeelden noemen die wel degelijk nieuw zijn. Er was nog nergens, maar dan ook nergens, een handtekening van KLM te vinden onder een reductie van nachtvluchten, zoals wij nu doen. Het gaat met maar liefst 20% naar beneden. Op korte termijn gebeurt dat al met 3.000 vluchten. Dat hopen we in het eerstvolgende LVB vast te leggen. Dat is allemaal volstrekt nieuw. Mij werd de vraag gesteld: is het allemaal nieuw? Nee, het is niet allemaal nieuw. Voor een heleboel dingen geldt dat we er al eerder over gesproken hebben. Maar de Luchtvaartnota, waar we met elkaar in de Tweede Kamer over hebben gesproken, is nog niet vastgesteld. Het is nog een concept-Luchtvaartnota. Die ligt nu voor de zienswijze. Ik hoop dat we die in het najaar met de Tweede Kamer vast kunnen stellen. Maar het is nog niet eens staand beleid. Ik snap best dat er alvast wordt geïncasseerd als wij iets bedenken waarvan u zegt: dat is een stap in de goede richting. Maar zover waren we echt nog niet. Daar stond ook geen harde verbondenheid van KLM onder. Die hebben we nu natuurlijk wel geborgd.

**De voorzitter:**

De heer Vendrik, tot slot.

De heer **Vendrik** (GroenLinks):

Dan herhaal ik mijn vraag — dat was ook mijn vraag in de eerste termijn — want dit wordt niet heel erg duidelijk uit de stukken. Wat zijn nou specifiek de groene voorwaarden die het kabinet aan dit pakket heeft verbonden? Welke zijn dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij staan ze er heel helder in. Dat is een CO<sub>2</sub>-reductie van 50% per 2030 ten opzichte van 2005. Dat is de biokerosinebijmengingsverplichting van 14%. Dat is de reductie van de nachtvluchten van 32.000 naar 25.000, gekoppeld aan de treinverbindingen en de combitickets voor de trein. Het is dat hele scala. Volgens mij staat dat er allemaal duidelijk in beschreven, in ieder geval ook in de Kamerbrief.

De **voorzitter**:

Minister, hoeveel tijd heeft u nog nodig?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat we al een heel eind op weg zijn. Bij de duurzaamheid heb ik nog een paar specifieke dingen over de nachtvluchten. Ik denk dus dat we er snel doorheen zouden kunnen gaan.

Ook nog iets heel moois in de richting van de heer Vendrik: die afspraak over CO<sub>2</sub>-reductie doen wij in Nederland binnen de luchtvaart. Het mag dus niet, zoals elders wel geldt, gecompenseerd worden met andere sectoren. Het gebeurt binnen de luchtvaart. Dat maakt toch ook nog wel verschil uit.

Over het ontwerp van de Luchtvaartnota heb ik ook al iets gezegd. Ik denk dat we in de interrupties al heel wat gehad hebben, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Even kijken, hoor. Welke stappen zijn er gezet op het gebied van de kerosineaccijns? Daar heeft de heer Crone naar gevraagd. Dat is ook altijd een ingewikkeld verhaal: welke sector, welke modaliteit, betaalt nou welke belasting en wat staat daar precies tegenover? Er is een rapport van CE Delft, De prijs van een vliegtreks. Dat laat zien dat de totale maatschappelijke kosten van een reis met een vliegtuig meer bedrijsd zijn dan bijvoorbeeld een reis met de trein. Het is dus ook maar weer net wat je allemaal meerekent. De staatssecretaris van Financiën is druk bezig, ook om in Europa de handen op elkaar te krijgen voor een Europese vliegtaks. We hebben natuurlijk ook in het regeerakkoord staan dat we die prefereren boven een nationale vliegtaks. Daarvan heeft collega Hoekstra net al opgemerkt dat zijn collega Vijlbrief daarvan heeft aangegeven dat er in het najaar door de Tweede Kamer natuurlijk opnieuw met hem gesproken wordt over de vraag of de timing dan wel optimaal is voor invoering hiervan.

De **voorzitter**:

Mag ik de leden gezien de tijd vragen om het aantal interrupties echt zo veel mogelijk te beperken? We lopen nu al een uur achter. Stelt u de vervolgvragen liefst in uw termijn. U krijgt nog een tweede termijn. De heer Otten, één vraag.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

Een korte, concrete vraag over de nachtvluchten. Ik hoorde de minister net zeggen dat ze wel zo'n beetje klaar is. Komt u daar nog op? Want dat is natuurlijk wel heel belangrijk voor het in stand houden van het netwerk van KLM.

De **voorzitter**:

Dat heeft de minister al aangekondigd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is precies het laatste blokje.

De heer **Van Apeldoorn** (SP):

Slechts één vraag. Ik kan de minister moeilijk naar huis sturen met geen enkele interruptie, nadat ik zo veel vragen heb gesteld aan haar collega Hoekstra.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat mag best, hoor!

De **voorzitter**:

Nee, dat zou ze zeer teleurstellend vinden.

De heer **Van Apeldoorn** (SP):

Dat denk ik ook. Ik wil het helder hebben, ook naar aanleiding van de beantwoording door de minister van collega Vendrik en de vragen die ik hierover heb gesteld. Wat ik het antwoord over de voorwaarden op het gebied van duurzaamheid als volgt goed samen? De minister zegt dat het klopt dat het geen nieuwe groene eisen zijn maar dat het een herbevestiging is van eerdere afspraken, waar nu dan de handtekening van KLM onder staat. Wat wel nieuw is, is de reductie van nachtvluchten. Daarbij vraag ik nogmaals of het klopt dat dit voor het grootste gedeelte afhankelijk is gemaakt van de openstelling van Airport Lelystad en dat die afspraak op losse schroeven staat als die openstelling niet doorgaat. Graag een helder antwoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op het eerste punt, wat er nou precies nieuw is, geldt dat we voor een heleboel dingen de ambitie hadden, maar dat die nog niet was onderschreven door KLM. Die is nu onderschreven voor het hele pakket. Veel dingen, ideeën en wensen waren dus al bekend. Ten aanzien van de nachtvluchten waren we nog het minst ver, want daar hadden we met de Kamer een ambitie geformuleerd om tot een reductie te komen. Verder dan dat ging het nog niet. Dat hebben we nu uitgewerkt. De eerste 3.000 daarvan kunnen we al in het eerstvolgende Luchthaven Verkeersbesluit opnemen. De rest gaat volgen. Ik zal meteen ook de beantwoording van de vraag van de heer Otten hierover meenemen: we gaan daarna verder met een stapsgewijze

reductie. Daarbij heeft u gelijk: onder voorwaarden. Voordat de stap van 29.000 naar 27.000 gezet kan worden, moeten we wel vluchten kunnen verplaatsen naar de populaire tijdstippen in de ochtend en de avond. U moet zich voorstellen dat Schiphol ongeveer vol zit. Je hebt piekcapaciteit op de populaire tijdstippen in de ochtend en de avond voor vertrek of aankomst. Die zit heel erg vol met als gevolg dat daar zo dicht mogelijk bij in de buurt wordt gezocht. Dan kom je dus in de nacht terecht: heel vroeg in de ochtend of heel laat in de avond. Om dus nachtvluchten te kunnen verplaatsen, moet je elders die ruimte creëren. Waarom is Lelystad Airport daar nou zo belangrijk voor? Omdat je op die manier die vrije ruimte kunt creëren. Als je namelijk vluchten uit die piekcapaciteit weg kunt halen, dan kun je die van de nacht daarna toe verplaatsen. Op die manier kun je nachtvluchten reduceren.

Hetzelfde geldt voor de tweede voorwaarde die eraan is gekoppeld. Die heeft te maken met de internationale treinverbindingen. We hebben specifiek naar Brussel en Düsseldorf gekeken, omdat dat bestemmingen zijn die binnen tweeënhalf uur reistijd vallen en waarvoor het dus een goed alternatief zou kunnen zijn. Wat is daarvoor nodig? Velen van u zullen herkennen dat je met de trein prima overdag naar Brussel kunt, maar dat je, als je 's ochtends vroeg vanuit Brussel wilt vertrekken om zo'n intercontinentale vlucht te kunnen nemen, pas om 8.15 uur of nog later op Schiphol aankomt. En dat is dus te laat in veel gevallen. Dat is precies wat we nodig hebben: korte afstanden om op Schiphol te komen om die intercontinentale vlucht te maken.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister.

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Hetzelfde geldt 's avonds. Als je 's avonds laat nog terug moet, lukt het niet meer.

**De voorzitter:**

Kunt u uw beantwoording afronden?

**Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:**

Dit is eigenlijk het hoofdpunt, voorzitter. Als ik dit uitgelegd heb, denk ik dat iedereen snapt waarom het niet eenvoudig is om nog meer nachtvluchten achterwege te laten. Dit zijn dus de twee voorwaarden.

Ik kijk nog even of ik iets heb laten liggen. De heer Otten en de heer Van Rooijen gaven aan dat je niet ongestraft nachtvluchten verder terug kunt dringen. Ik denk dat ik met dit voorbeeld heb aangegeven dat dat niet kan.

Wat als Lelystad overhoopt niet open zou gaan? Het is natuurlijk kabinetsbeleid dat Lelystad wel zo snel mogelijk open gaat. Er is nog gevraagd naar een proces daarvoor. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat ze het gehele pakket in één keer willen bespreken en dat ze dan die voorhang kunnen afronden. Daar is nog voor nodig dat we het stikstofprobleem oplossen. Daar wordt op dit moment hard aan gewerkt. Als dat afgerond is en als duidelijk is hoe

dat wordt opgelost, dan zal dat ook met de Kamer worden gedeeld en kan dat debat plaatsvinden.

Volgens mij heb ik daarmee alle vragen beantwoord, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister. Ik kijk nog even naar minister Hoekstra. U kunt ook van achter uw eigen tafel antwoorden met die microfoon, anders moet er weer worden schoongemaakt. U sprak zojuist over een vertrouwelijke brief die u gedeeld zou hebben met deze Kamer. Dat heb ik denk ik goed begrepen, toch? Kunt u aangeven om welke brief dat gaat? Wij kunnen hem niet vinden namelijk. Ik begreep ook van enkele leden dat zij niet scherp hebben om welke brief dat ging.

**Minister Hoekstra:**

Voorzitter, excuus. Ik heb twee dingen door elkaar gehaald. De vertrouwelijke brief zoals ik die naar de Tweede Kamer heb gestuurd, hebben we na de vertrouwelijke briefing en na de eerste persconferentie vervolgens gewoon openbaar naar de Tweede en de Eerste Kamer gestuurd. Dat verwarde ik. Excuus voor dat misverstand.

Het tweede wat ik zelf nog eens wil onderstrepen, is het volgende, maar het is echt aan de Kamer om te bedenken of men daar behoefte aan heeft. Kijk, als leden van deze Kamer zouden zeggen dat ze in het vervolg van dit traject ook vertrouwelijk geïnformeerd willen worden, dan vraagt dat om het afspreken van een vertrouwelijk protocol. Dat vraagt vervolgens ook om het maken van afspraken ten aanzien van een vertrouwelijke briefing. Dat biedt dan vervolgens ook de mogelijkheid om vertrouwelijke brieven te sturen. Dat is geen klein stukje werk, zeg ik kijkend naar de ervaring met de Tweede Kamer, maar ik ben daar graag toe bereid.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Voor de goede orde, we hebben het dan over de brief van 24 april?

**Minister Hoekstra:**

Ja, dat meen ik. Ik kijk even naar boven en daar wordt een duim opgestoken, dus dat is de brief van 24 april.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is dat misverstand opgelost, denk ik.

Dan zijn we thans toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Frentrop.

**De heer Frentrop (FvD):**

Dank u wel, voorzitter. We hadden de minister voorgesteld om de state agent een extra taak toe te bedelen, om ook op te letten of die voorwaarden niet te zwaar zijn. De minister had daar begrip voor, maar zei dat die state agent dat niet kan doen. Dan blijf ik erbij dat we het erover eens

zijn dat het wel moet gebeuren, want het is zeer riskant, want we hebben al dat geld ter beschikking gesteld. Zou de minister kunnen toezeggen dat hij dan zelf oplet of die voorwaarden tussendoor niet te zwaar worden? Dat moet echt gebeuren, denk ik.

Dan een ander puntje. De minister vertelde ons dat alle banken die meedoen aan de nieuwe faciliteit, al betrokken waren bij KLM. Maar in zijn brief aan ons staat dat het merendeel van deze banken eerder kredietverlener was. Dat doet mij denken dat er dus nieuwe banken bij zijn gekomen. Dat kan ik ook wel begrijpen, want ik zou ook wel graag een bank willen zijn en tegen hoge rente geld willen uitlenen aan KLM; als het goed gaat, strijk ik de hoge rente op en als het slecht gaat, kom ik bij de minister. Ik denk dat we dat even moeten rechtzetten.

Dan heb ik van minister Van Nieuwenhuizen de term "vlootvernieuwing" gehoord. Dat zou KLM helpen in de toekomst. Dan vraag ik mij wel af met welk geld de KLM de vloot gaat vernieuwen. Zijn daar middelen voor beschikbaar?

En dan als laatste punt, ook een correctie, die van belang is voor het verslag. Minister Hoekstra liet een beetje doorschemeren dat de vorige transactie waarbij hij aandelen Air France-KLM kocht, bedoeld was om de garantie die we nu hebben gekregen voor het gebruik van Schiphol, te verlengen. We hebben daar nu vijf jaar voor gekregen. Ik denk dat dat een vergissing moet zijn, omdat Air France-KLM al zijn aandeelhouders gelijk zal willen behandelen. Die zal niet een aparte deal willen maken met één aandeelhouder, zelfs al is dat de Staat der Nederlanden. Ik denk dat Air France-KLM, als zij dat zou doen, verschillende wetten zou overtreden, dus ik denk dat die ruim 700 miljoen die is uitgegeven aan aandelen Air France-KLM, niet bedoeld kan zijn om voordelen voor Schiphol te verkrijgen.

Deze vier punten had ik aan de ministers willen meegeven. Graag een korte reactie.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Frentrop. Dan is het woord aan de heer Crone namens de fractie van de Partij van de Arbeid.



**De heer Crone (PvdA):**

Voorzitter. Het toestel staat weer in de vliegstand, dus ik zal niet gebeld worden tijdens dit debat.

Ik heb nog wel enige teleurstelling die ik kwijt wil. Onze fractie heeft haar best gedaan om in de schriftelijke ronde tot twee keer toe als Eerste Kamer ook wat uitgangspunten mee te geven. We snappen dat de ministers niet als eerste bij ons vertrouwelijk hoeven te komen vertellen wat zij aan het doen zijn. We hebben toen als Kamer ook gezegd: laten we van tevoren wat meegeven. Dat draaide om de milieupunten, maar ook om een sound economic programma, een realistische inschatting van scenario's en een goede bail-in/bail-out, enzovoorts.

Maar ik heb het idee dat de minister van Financiën bij de vragen die ik stel, al gauw zegt: "ja, maar zo wil de onderneming dat" of "ik heb meer tijd nodig." Laat ik niet vergeten om de complimenten te herhalen die ik in eerste termijn

had, want die zijn er ook. Ik heb in ieder geval geprezen het harde werken en het snelle actie ondernemen. Dat vind ik op zichzelf het grootste compliment, dat heb ik gisteren gezegd. Maar ook dat die staatsgarantie er is, is echt een topper, natuurlijk. Ik heb ook geprezen dat het kabinet durft te kiezen voor die sterksteschouderbenadering. Ik kom nota bene uit die wereld, ik heb daar onderhandeld, maar ik vind dat je als politiek bij categorale bonden best mag zeggen: jongens, wij willen niet dat de piloten als sterkste bond de rest knevelen, want dat gaat ten koste van de lage en de middeninkomens. Ik heb dat allemaal gezegd. En ten slotte: het feit dat er veel geld voor is, is natuurlijk ook een compliment waard, dat moeten we ook niet vergeten. De discussie gaat erover of we het goed besteden, maar dat het er is, is ook een compliment waard. Ik dacht er in tweede termijn nog twee te verzinnen, maar dat lukt me niet.

Ik heb geen behoefte aan antwoorden als: de onderneming wilde graag een achtergestelde lening, dat was de keuze van de onderneming, Ja, dat snap ik, want een achtergestelde lening is het goedkoopst voor het bedrijf. De keuze voor de belastingbetaler had kunnen zijn om een preferente lening te doen, aangezien je dan het geld als eerste terugkrijgt met als bijeffect dat een bail-out makkelijker wordt. Ze mogen dan namelijk wel meebewegen omdat ze preferent ons moeten aflossen. De minister zegt dan: het bedrijf wilde dat niet. Maar hij zit hier toch niet alleen voor het bedrijf maar toch ook voor de belastingbetaler? Misschien is wel de veilige tussenoplossing om geld te storten op extra aandelen. Dan hebben ze wel de liquiditeit maar dan zijn er geen kosten. Dat is toch de reden waarom de Rekenkamer zegt: doe dat nou als eerste? Het geeft druk op de bail-out, het is goedkoper voor de belastingbetaler en het is in het grootste belang van de aandeelhouders, want zij hebben dan de upside waardoor ze hard werken om aan kostenbesparing te doen. Dat verzin ik toch niet?

Dan moet de minister niet zeggen: ja, maar de Rekenkamer ziet dat anders. Ik wil een inhoudelijk argument. Op dit punt ben ik dus teleurgesteld. Ik wil niet per se morgen aandelen en ik snap ook dat het allemaal moeilijk is. Misschien dat de minister mij kan helpen door te zeggen: een preferente lening kan het niet meer worden, maar er komt mogelijkere wijs een converteermoment.

Het andere punt betreft de bail-in. De minister demonteert bijna de motie van Nijboer, want hij zegt: ik heb al getekend, dus het kan niet meer. Als u al getekend heeft, dan heeft die motie ook geen zin. Dus ik ga het niet oprekken en ik ga niet hardere taal spreken dan de Tweede Kamer, want dat schijnt niet te kunnen, maar ik ben wel teleurgesteld als u nu een motie van de Tweede Kamer demonteert door te zeggen: ik kan niet veel meer met die bail-in. U heeft uw kans dus gemist. U kan het nog proberen. Er komt nog een herstructureringsprogramma. Ook komen er nog tranches in het uitbetalen. Als u zegt dat die tranches vaststaan, waarom zijn er dan tranches? Als alles al vaststaat, hadden we dit debat niet hoeven voeren. Welke hefboom heeft u nog ten aanzien van de bail-in en het converteren?

Dan nog een belangrijke vraag over een punt dat ik wel met de minister van Verkeer en Waterstaat heb gewisseld maar niet met de minister van Financiën. Ik was erg verbaasd over het optimistische scenario dat we in 2023 alweer op het niveau van 2019 zitten. Dat heeft natuurlijk ook een economische kant. Als we dat niet halen, wat iedereen verwacht, dan is de kans op een downside groter dan op

een upside. Gaan we dan de leningen verlengen? Gaat dan de rente omlaag en komt er een nieuwe lening?

Ik prijs de minister van Verkeer en Waterstaat en overigens ook de minister van Financiën dat er op Europese mogelijkheden wordt gestuurd om meer sturingsmogelijkheden te krijgen op de netwerkfunctie en de duurzaamheid. Want natuurlijk moeten we dat zo Europees mogelijk doen. Het irriteert mij natuurlijk mateloos dat we soms via de slots de goedkope vluchten voorrang moeten geven boven de economisch rendabele vluchten. Dat is een eeuwige discussie, maar ik hoop dat u de verwachtingen kunt waarmaken die u uitsprak. Dat u er hard voor strijdt weet ik, maar ik hoop dat het u gaat lukken met Duitsland en andere landen nu in het voorzitterschap.

Er zit voor mij dus toch nog wel een hypotheek op het antwoord in de tweede termijn. Het is een groot pakket, het moet er ook komen, maar de voorwaarden hadden iets scherper gekund. En dat is het beoordelingscriterium waar mijn fractie nog over zal beraadslagen na de tweede termijn.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Crone. Dan is het woord aan de heer Van Apeldoorn namens de fractie van de SP.

De heer **Crone** (PvdA):

Nou, nog zes seconden over!

□

De heer **Van Apeldoorn** (SP):

Voorzitter. Ik dank de ministers voor de beantwoording. In de eerste termijn heb ik duidelijk gemaakt dat wat betreft mijn fractie de redding van KLM gerechtvaardigd is of kan zijn als er voldaan wordt aan drie voorwaarden. 1. Het behoud van banen en het centraal stellen van de belangen van gewone werknemers. 2. Zeggenschap en controle in ruil voor steun. 3. Echte nieuwe stappen richting een duurzame Nederlandse luchtvaartsector. Ten aanzien van alle drie heb ik vragen gesteld. In sommige gevallen heb ik duidelijk antwoord gekregen en in andere gevallen niet. Vandaar nog het volgende.

Ten aanzien van het eerste punt: ik heb gevraagd naar de rol van de vakbonden. De minister zei: ik heb gesproken met de onderneming. Ik zal niet herhalen wat ik daar eerder over gezegd heb, maar wij hebben een andere visie op de onderneming en vinden dat je dan ook met de werknemers moet spreken. Ik heb ook een vraag gesteld aan de minister over gedwongen ontslagen. Daar heb ik hem niet over gehoord. Zou hij hier nog even duidelijk op kunnen ingaan? Kan hij toezeggen dat er geen gedwongen ontslagen zullen vallen? Dat is voor ons een cruciaal punt.

Dan zeggenschap en controle. Een vraag van mijn fractie en ook van andere fracties — we hebben daar ook uitgebreid over gedebatteerd per interruptie — was: waarom is er nu gekozen voor deze vorm van liquiditeitssteun, lening en garanties, en niet voor het verwerven van nieuwe aandelen, bestaande aandelen of kapitaalinjecties? Waarom is er niet gekozen voor een bail-in in enigerlei vorm, zoals aanbevolen door de Algemene Rekenkamer? Ook collega Crone heeft daar net weer naar verwezen. Het antwoord van de minister, ook in antwoord op mijn interrupties en

die van anderen, is dan: het was niet aan de orde. Mijn vraag blijft: waarom was het nou niet aan de orde voor de minister? Ja, omdat het bedrijf behoefte had aan een lening, een achtergestelde lening nog wel. Collega Crone memoreerde dat net ook. Ja, dat zal wel, dat het bedrijf daar behoefte aan had. Maar, zo zeg ik mijn collega van de PvdA na, het gaat toch niet alleen om het belang van de onderneming als zodanig en waar het management van de onderneming behoefte aan heeft, maar ook om het belang van de belastingbetaler en hoe dat het beste gediend is? En daar heb ik de minister dan niet over gehoord.

Hier wreekt zich het feit — dat moet ik toch ook zeggen — dat de minister zich telkens beroept op informatie die wij niet hebben, die niet met ons gedeeld kan worden. Als we vragen hoe het staat met de liquiditeitsnood van de KLM, kan hij daar geen antwoord op geven, want dat is vertrouwelijke informatie. Misschien was de liquiditeitsnood wel dusdanig dat we nog wel even hadden kunnen wachten, waardoor de minister meer tijd had gehad om te zoeken naar een alternatieve oplossing die wel meer zeggenschap en controle voor de belastingbetaler had opgeleverd, die wel die upside en een claim op toekomstige winst had gerealiseerd. De minister heeft eerder in de beantwoording van de schriftelijke vragen geschreven: een kapitaalinjectie of -verwerving is ingewikkeld en kost meer tijd. Maar misschien had de minister die tijd wel; misschien was de liquiditeitsnood van KLM niet zo acuut. Misschien had hij nog een paar maanden kunnen wachten of had hij kunnen volstaan met een kleinere lening. Dat zijn allemaal vragen waar wij geen antwoord op kunnen krijgen omdat de minister informatie heeft die hij niet met ons kan of wil delen. Ik kom daar zo nog even apart op terug.

Dan ga ik nog even naar minister Van Nieuwenhuizen. Ik dank de minister voor haar heldere beantwoording. Daar wil ik niets aan afdoen. Ik zie bevestigd wat ik heb gezegd in mijn eerste termijn: het gaat hier om gerecyclede voorwaarden — zo heb ik ze genoemd — en voorwaardelijke voorwaarden; ik verwijs naar de voorwaarden voor de opening van Lelystad Airport. Daarmee staat voor ons vast dat de KLM en de Nederlandse luchtvaart met dit pakket niet toekomstbestendig gemaakt worden, met name in het licht van de grote uitdaging van de klimaatcrisis. Wat dat betreft vinden wij dit steunpakket een gemiste kans.

Tot slot ga ik nog even specifiek in op de informatievoorziening aan het parlement. Ik heb er net al naar verwezen hoe die ons werk bemoeilijkt. Dat is voor ons echt een probleem. De minister zegt: het is allemaal vertrouwelijk; dat moet u toch begrijpen? Maar ik zeg tegen de minister: u moet begrijpen dat het hier om 3,4 miljard aan belastinggeld gaat; dan moeten wij als medewetgever toch ook een goede afweging kunnen maken? Dat geldt al helemaal als het gaat om ad-hocbeleid in crisistijd, om iets wat niet in het regeerakkoord heeft gestaan en waarvan ik toch aanneem dat de minister er breed draagvlak voor zoekt. De minister zegt dat het hier bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft, maar op mijn vraag of alle documenten waarin de afspraken staan die met het management van KLM zijn opgesteld en alles wat verder op papier staat, onder het kopje "bedrijfsvertrouwelijke informatie" vallen, heeft de minister geen helder antwoord gegeven. Gelukkig is het misverstand via de griffie en net door de voorzitter opgehelderd dat wij inderdaad dus ook helemaal geen vertrouwelijke brieven gekregen hebben. Wij moeten het dus doen met de brief van beide ministers. Die brief beslaat zesentwintig kantjes. Dat

is een half miljard per kantje. Op basis daarvan moeten wij beslissen over deze steun van 3,4 miljard.

Alleen om die reden zou ik al geneigd zijn om mijn fractie te adviseren, niet voor dit wetsvoorstel te stemmen. Maar op basis van wat wij wel weten, zou ik ook zeggen: inhoudelijk schiet het tekort; dit is een slechte deal voor de belastingbetaler. Daarom zullen wij niet voor dit wetsvoorstel kunnen stemmen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Apeldoorn. Dan is het woord aan de heer Otten. Hij zal spreken namens de fractie-Otten.



**De heer Otten (Fractie-Otten):**

Voorzitter. Ik denk dat ik, hoewel vanuit een andere aanvliegroute, de conclusie van de vorige spreker wel kan onderschrijven dat dit een suboptimale deal is voor de Nederlandse belastingbetaler, omdat die deal niet goed is doorzocht en niet goed is gestructureerd. Ik kreeg een beetje een déjà vu van een deal waar ik zelf een tijd geleden bij betrokken was. Dat was toen KPN in 2000 nogal grote vergissingen had begaan met de UMTS-veiling in Duitsland en daardoor zwaar in de financiële problemen kwam. Daar had de overheid toen ook nog een aanzienlijk belang in. Dat was de heer Zalm, een voorganger van de heer Hoekstra. Toen is er sprake geweest van een fusie met Belgacom, het Belgische overheidsbedrijf. Daar was ik ook bij betrokken en daar speelden vergelijkbare issues op staatsniveau en op financieel niveau. Uiteindelijk was er qua liquiditeitspositie geen goede redding mogelijk en hebben de Belgen er toen ook wijselijk van afgezien, waarna er sprake was van een claimmissie bij KPN en de overheid, dacht ik, toen ook bijsprong. Dus toen is er wel gekozen voor een oplossing in aandelenkapitaal. Dat had hier ook voor de hand gelegen. Eigenlijk was dat de enige logische manier geweest.

We hebben nu een situatie waarbij de belastingbetaler wel de lasten heeft van een achtergestelde lening, met alle risico's van dien, die eigenlijk pas terugbetaald wordt als er, na de banken en alle andere schuldeisers, nog geld over is. Daarom is het in feite het risico van aandelenkapitaal zonder enige upside of zeggenschap. Dat is dus in feite het slechtste van twee werelden. Dit is onze optie het gevolg van het feit dat de Nederlandse Staat in deze zaak al vrij snel het initiatief is kwijtgeraakt. Het debat heeft ons daar ook in gesterkt. Ik heb het in mijn eerste termijn gezegd: de minister holde achter de feiten en achter de Fransen aan. Dat is eigenlijk kenmerkend voor wat hier gebeurd is. Met een meer initiatiefrijke aanpak met de belastingbetaler in het achterhoofd had er volgens mij een betere deal uit gehaald kunnen worden.

Ik kijk ook bijvoorbeeld naar de staatsgaranties waar we het met de minister van Verkeer en Infrastructuur over hadden. Zij zegt: het was negen maanden opzegtermijn; nou, we hebben nu vijf jaar; ach, dat is eigenlijk best wel goed. Dit is nou net de situatie waarin je echt de ultieme mogelijkheid hebt om dit soort dingen heel goed te heronderhandelen, voor de lange termijn. Dan is men toch snel tevreden, men hobbelt wat achter de Fransen aan en klaar is Kees. Dat is jammer, want dit is slechts een oplossing voor de korte termijn. Ik heb gevraagd naar de scenario's.

Er zijn meer mensen die daarnaar hebben gevraagd. Ik zag twee scenario's in de vertrouwelijke brief die voor ons niet vertrouwelijk was. Daar stonden die scenario's wel in genoemd. Ik heb ook gevraagd of er meer scenario's zijn, wat die scenario's behelzen en wanneer het verkeersvolume weer is hersteld. Daar heb ik niet echt een duidelijk antwoord op gekregen van de minister, dus ik vraag het hierbij nogmaals aan de minister.

Wanneer denkt de minister dat dat plan B geactiveerd moet worden? Als de crisis niet snel herstelt, dan lopen we toch ... Ik hoorde iets van dat het tot volgend jaar gewaarborgd is. Hoelang houdt KLM dit vol, en Air France niet te vergeten? Is er een mogelijkheid om in de toekomst deze deal alsnog met bijvoorbeeld aandelen of ... De heer Crone had het over een preferente lening. Dat lijkt mij in het bankengebieden heel ingewikkeld, want dan ga je de rankings allemaal veranderen, maar ik denk bijvoorbeeld aan een convertible of noem maar op. Er zijn allerlei andere opties mogelijk, maar wanneer denkt de minister dat dat aan de orde is?

Voorzitter. Ik heb nog een paar punten. Over de state agent, de toezichthouder, heb ik een hele serieuze vraag gesteld: wie gaat dat doen? Het is misschien kenmerkend voor de denkwijze van de minister dat hij daar een open sollicitatie in ziet, maar dat is zeker niet het geval. Ik wil juist heel graag weten wat voor kaliber persoon dat gaat doen en wanneer die dan benoemd wordt. Dat lijkt mij vrij urgent, want het gaat om heel veel geld.

We hebben het gehad over het huwelijk dat niet functioneerde. De heer Van Rooijen heeft daar ook aan gerefereerd. Het is een huwelijk van twee partners, waarbij de een structureel meer geld uitgeeft dan de ander. Nu gaan we de geldstromen wat scheiden. De agent gaat dat dan controleren, maar dat is toch geen structurele oplossing? Mijn vraag aan de ministers is wederom: hoe gaan we dit structureel oplossen? Want zo wordt het huwelijk er niet beter op, denk ik.

Afrondend. Wij zijn uiteraard voor de reddingsoperatie van KLM, maar we vinden dat de deal zoals die er nu ligt, niet de schoonheidsprijs verdient. Die vinden we suboptimaal, dus we hopen toch dat de minister daar nog wat aan kan veranderen de komende tijd. Ook zijn we, nogmaals, zeer benieuwd wie de state agent wordt.

Tot slot nog een punt over de nachtvluchten. Minister Van Nieuwenhuizen refereerde daar ook aan. Uiteraard is het hele doel van deze exercitie om de internationale hubfunctie en het netwerk van KLM op Schiphol te behouden voor de Nederlandse economie. Daar staan wij ook helemaal achter; dat is essentieel. Maar een te radicale reductie van de nachtvluchten? Dat sluit elkaar uit. Dat moeten we niet doen, denk ik. Ik krijg ook berichten van diverse mensen die zeggen: als die tweede stap van de nachtvluchten wordt geëffectueerd, wordt het gewoon wel heel erg moeilijk voor KLM om een rendabel internationaal netwerk in de lucht te houden. Dan krijgen we als belastingbetaler onze centen ook niet meer terug. Daar is niemand bij gebaat, dus ik wil nogmaals benadrukken dat dat toch wel een heel belangrijk aspect is.

Voorzitter. We wachten de verdere beantwoording van de ministers af en dan zullen wij ons oordeel hierover vormen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Otten. Dan is het woord aan de heer Van Rooijen namens de fractie van 50PLUS.

□

**De heer Van Rooijen (50PLUS):**

Voorzitter. Voor zover nodig leer ik hier ook nog hoe je dadelijk in het reces beter kunt poetsen.

Als de minister van Financiën dat goedvindt, stel ik de vraag over de staatsgarantie aan mevrouw Van Nieuwenhuizen, want het is eigenlijk primair haar verantwoordelijkheid. In de stukken staat dat de staatsgarantie hetzelfde blijft. Ze is van 2003 en is in 2010 verlengd. Omdat er staat dat ze in 2010 is verlengd, is mijn vraag voor hoelang dat is. Is dat voor onbepaalde tijd? Kan er weer een moment komen dat er over verlenging moet worden gesproken? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Het is natuurlijk heel cruciaal, gelet op wat de minister heeft gezegd over het belang van de vijf jaar. Vijf jaar is de opzegtermijn. Zij noemde dat een soort vooraankondiging van naderend onheil. Mooi geformuleerd. Tijd om het tegen te houden. Voortreffelijk geformuleerd.

Daarop aansluitend: is de staatsgarantie primair een afspraak tussen KLM en Air France of is het ook of vooral een afspraak tussen de twee staten? Ik neem aan het eerste, maar dat is mij ook niet helemaal helder uit de stukken. Ik zie de minister van Financiën al knikken.

Voorzitter. Dan heb ik een paar vragen aan de minister van Financiën. Ik ga niet weer uitvoerig vragen naar de cultuurverandering in scenario 1. Daar komen we ongetwijfeld op terug, maar ik heb de minister daar duidelijk over gehoord.

Behoud van werkgelegenheid, ik zei het al, is ook voor mijn fractie heel belangrijk. Ik wijs er nog even op dat de minister een omineuze zin had. Toen we het over Air France hadden, zei hij "nog geen loonoffer". We weten dat Air France vorige week vrijdag naast de vertrekregeling ook een ontslagronde heeft aangekondigd van ongeveer 3.000 mensen en banen. Kan dat loonoffer nu toch komen en is dat ook wenselijk? Dan krijg je de vraag, net als in Nederland bij KLM: is het vooral het loonoffer of zijn het de ontslagen en zijn dat misschien communicerende vaten? Zeker als je de vertrekregeling erbij betreft, heb ik het gevoel dat dat weleens het geval zou kunnen zijn.

Ik had minister Hoekstra nog gevraagd of de loonsverlaging die er komt, mogelijk tijdelijk kan zijn. Het heeft grote gevolgen, bijvoorbeeld voor de pensioenopbouw. Mensen die dat loonoffer brengen, moeten zich goed realiseren dat hun pensioenopbouw een enorme klap krijgt en dat als ze daarna toch ontslagen worden, ze ook nog een lagere WW krijgen. Erger kan het eigenlijk niet. In mijn omgeving hoor ik die vragen ook. Mensen zeggen: die Van Rooijen heeft er vast een beetje verstand van, dus dat moet hij dan maar uitlegen.

De minister — hij zit te lachen — had het over een kapitaalinjectie in plaats van leningen. Ik hoorde hem goed: een kapitaalinjectie duurt lang, daar heb je ook de andere aandeelhouders bij nodig en het ging nu vooral op korte termijn

over liquiditeit. Volgens mij is dat de kern van het pakket dat hier voorligt.

Ten slotte over de vertrouwelijkheid. Wij kunnen als Eerste Kamer dat besloten overleg ook voeren. De minister van Financiën zei dat ook. Dat hebben we niet gedaan. Misschien moeten we hier lering uit trekken dat we dat een volgende keer wel doen. Het is mij bekend — de Griffier heeft dat nog bevestigd — dat de Tweede Kamer verslagen maakt van vertrouwelijke overleggen. Die zijn er. Wij zouden wellicht de Tweede Kamer kunnen vragen om die vertrouwelijke verslagen te krijgen. Dat is efficiënter. Dan hoeven we het niet een keer over te doen, want dat gun ik het kabinet in deze barre tijden ook niet. Dat is dus iets wat wij onszelf ter harte kunnen nemen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Rooijen. Nee, dat laatste zouden we niet willen. Dan is het woord aan de heer Schalk namens de fractie van de SGP.

□

**De heer Schalk (SGP):**

Voorzitter, dank u wel. Ik ga de tweede termijn eerlijk verdelen over de beide ministers. Ik begin met minister Hoekstra. Die heeft met mij gesproken over de personeelskwestie, arbeidsvoorwaarden, sterker nog, het loonoffer. We hopen natuurlijk dat de sterkste schouders de zwaarste lasten zullen gaan dragen. In ons gesprekje had ik het erover dat de minister het oordeel Kamer had gegeven, en dat vraagt iets van de minister. De minister heeft een voorzichtig antwoord gegeven, maar ik zei daarbij dat het wat mij betreft glashelder was, oftewel het sprak boekdelen. Er is in ieder geval een heldere richting afgesproken. Mijn vraag aan de minister is of hij zou willen toezeggen dat hij in ieder geval die richting en de ontwikkelingen daarvan kan monitoren en de Kamer daarover wil informeren. Dat is de vraag die ik aan de minister van Financiën heb.

De andere vraag gaat over de duurzaamheid. Ik hoorde de minister zelfs spreken over de vernieuwing van de vloot met verduurzaming. Dat deed me even denken aan dat vliegtuig dat in een niet nader te noemen land werd ontwikkeld en extra duur werd, drie keer zo duur. Twee derde was bestemd voor het verlengsnoer! Maar goed, alle gekheid op een stokje, duurzaamheid is in feite een semantische discussie aan het worden als we spreken over de duurzaamheid in het kader van het klimaat en de duurzaamheid in het kader van de houdbaarheid van de KLM. Nu heeft de minister in antwoord op de vraag van de heer Vendrik nog een keer aangegeven welke onderdelen van duurzaamheid ze ten aanzien van het klimaat op het oog had. Dat waren de CO<sub>2</sub>-reductie, de biokerosine, de reductie op de nachtvluchten en de treinverbindingen met de combi met vluchten en dergelijke. Mijn vraag was hoe de regering hiermee omgaat in het geval dat de economische duurzaamheid, de houdbaarheid van KLM onder druk komt te staan, of verder onder druk komt te staan. Ik heb heel goed gehoord dat de minister zei: als het op een gegeven moment helemaal groen is, maar niet meer leeft, dan helpt het niet. Op welke van die vier onderdelen gaat ze dan sturen? Dat is eigenlijk de cruciale vraag. Dat doet me weer denken aan een opmerking van mijn vroegere collega uit



de Tweede Kamer, Elbert Dijkgraaf. Die heeft ons altijd voorgehouden: je kunt niet groen doen als je rood staat.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Schalk. Dan is het woord aan de heer Vendrik namens de fractie van GroenLinks.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Voorzitter, dank u wel. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording. Maar ja, het is toch niet echt overtuigend. Ik blijf toch het idee houden dat sommige bedrijven gelijker zijn dan andere. Daarom was het ook zo belangrijk dat het kabinet voor specifieke steunoperaties als deze — misschien komen er nog meer — een heel helder kader wilde vastleggen. Dat hebben we ook gekregen.

De vragen aan de minister van Financiën over de kwestie van bail-in komen daar ook uit voort. Ik citeer bijvoorbeeld de volgende zin uit het kader dat het kabinet zelf heeft gemaakt. Pagina 4, onder c, Instrumenten en voorwaarden: "Voordat nagedacht kan worden over de eventuele vorm van steun (bail-out) vanuit de overheid wordt de zogenaamde bail-in-ladder doorlopen waarbij bezien wordt hoe partijen die normaliter de hoogste rendementen halen en dus het meeste risico lopen ook in grotere mate dan de overige stakeholders lasten dragen van de redding van het bedrijf."

Dat is een prachtige zin, maar ik constateer bij navraag en uit de antwoorden van de minister van Financiën dat we deze fase nog niet hebben bereikt en dat nog overwogen moet worden hoe andere stakeholders dan het personeel gevraagd wordt om een bijdrage. Dat is voor een later moment, maar de steun van de overheid is al gegeven. Daarmee heeft de overheid een machtsmiddel uit handen gegeven om andere partijen ertoe te dwingen een deel van de schade die onvermijdelijk bij KLM aan de orde is, voor hun rekening te nemen. Dat lijkt me strijdig met het kader dat het kabinet zelf heeft afgesproken. Dat kader is er niet voor niks, want er ligt als het ware een boekenkast aan ervaring aan ten grondslag, startend bij de kredietcrisis van 2008.

Dan doet het extra pijn dat de minister mij niet voldoende duidelijk kan maken waarom die stap dan wel gezet wordt en wel heel expliciet het personeel wordt aangesproken. Geen misverstand daarover: ook het personeel van KLM zal in een volgende fase de gevolgen ondervinden. En ik ben het zeer eens met het uitgangspunt van het kabinet "sterkste schouwers, zwaarste lasten", maar waarom dan wel het personeel en niet de andere financiers en financieel belanghebbenden, de partijen die brandstofopties in handen hebben, obligatiehouders, de leasemaatschappijen? Ik heb geen idee. Dat moet dan misschien in een volgende fase in het najaar blijken, maar dan is het hele kader dus op voorhand al opzijgezet. Dat lijkt mij op dit cruciale onderdeel — een fair share van alle betrokkenen bij het redden van zo'n belangrijk bedrijf als KLM — een verkeerde stap.

Voorzitter. Het tweede en laatste punt ...

**De voorzitter:**

U heeft uw spreektijd nu bijna verdubbeld, eerlijk gezegd.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Excuus, voorzitter. Ik ben zo vol van ...

**De voorzitter:**

Wilt u misschien straks afronden? Dat zou redelijk zijn.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

... verbazing. Excuus, ik rond af.

Voorzitter. Het tweede en laatste punt is ook al gewisseld met de minister van Infrastructuur en Waterstaat: de duurzame voorwaarden. Het zijn geen voorwaarden. De handtekening waar de minister over sprak, bijvoorbeeld onder het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, stond er al. Dat is dus geen voorwaarde. Dan moet je het ook niet op die manier benoemen. Daarmee is het belang niet minder geworden. Het idee was om met de steunverlening een extra push te geven aan de duurzame transitie. Dat is dus niet gebeurd.

Voorzitter. Tot slot, één zin over het belang daarvan. Het kabinet heeft heel ingewikkelde gesprekken gehad bij het Klimaatakkoord met bijvoorbeeld de grote industrie. Die gingen heel moeizaam. Het kabinet zou nog komen met emissiereductie voor de grote industrie in Nederland, allemaal kapitale partijen die van belang zijn voor de economie van Nederland. Dan is het zo belangrijk dat het kabinet in een casus als deze laat zien dat wat voor die industrieën geldt, de Tata's van deze wereld, ook geldt voor KLM. Iedereen moet voldoen aan de klimaatopgave. Dan snap ik heel goed dat ondernemers, met name de duurzame kampioenen die elke dag vechten om hun CO<sub>2</sub>-voetafdruk naar beneden te halen, niet begrijpen dat hier 3,4 miljard staatssteun de deur uitgaat zonder speciale voorwaarden.

**De voorzitter:**

Meneer Vendrik ...

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Dat wordt niet meer begrepen. In ieder geval begrijpt mijn fractie het ook niet.

Voorzitter, dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is tot slot het woord aan de heer Pijlman namens de fractie van D66.

**De heer Pijlman (D66):**

Voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de ministers voor de beantwoording. Ik heb in eerste instantie gezegd dat er een evenwichtig pakket ligt. Er ligt ook een zwaar pakket met een garantstelling van 90% en achtergestelde leningen. Terecht wijzen de minister erop dat we in plaats van naar

een opzegtermijn van negen maanden naar een van vijf jaar zijn gegaan. Dat is voor de positie van KLM en Schiphol een hele belangrijke voorwaarde die uitonderhandeld is. Die is van groot belang.

Ik heb u gevraagd naar de state agent. U hebt daar het nodige over gezegd. In het rapport van de Rekenkamer wordt gezegd: verwacht daar nu niet te veel van. Mijn vraag is: als de tweede of de derde tranche van de lening straks beschikbaar moet worden gesteld, wat is dan de rol van de state agent? Ik denk dat het belangrijk is om te weten hoe de vorderingen van de onderneming gaan en hoe u een en ander weegt. Mijn vraag is ook: zijn die rapportages openbaar?

Voorzitter. 1 oktober is een heel belangrijk punt. De KLM moet dan, onder de voorwaarden die u heeft weergegeven, haar herstructureringsplan indienen, waaronder de vraag hoe men verder omgaat met de duurzaamheidseisen. Dat is voor de toekomst van de onderneming van heel groot belang. Wij zouden graag de toezegging krijgen dat ook de senaat wordt geïnformeerd over dit herstructureringsplan, inclusief uw appreciatie daarvan.

De Staat heeft nu twee keer ingegrepen bij KLM. In de eerste plaats door 14% van het aandelenpakket over te nemen en nu met deze maatregelen. We hebben het erover gehad dat het aandelenkapitaal van 14% mogelijk niet de laatste ingreep zou kunnen zijn. Ik zou graag van de minister willen weten of die ingreep in deze fase aan zijn verwachtingen heeft voldaan.

We hebben minister Van Nieuwenhuizen gevraagd naar het level playing field. U hebt genoemd dat u met de Europese collegae in gesprek bent. Wij zouden graag, bijvoorbeeld over een jaar, een overzicht krijgen van hoe die onderhandelingen verlopen. Als we de duurzaamheidsdoelstellingen ook heel serieus nemen, is dat een heel belangrijk overleg.

**De voorzitter:**  
Meneer Pijlman, wilt u afronden?

**De heer Pijlman (D66):**  
Ja, voorzitter, ik rond af.

Wie naar de ontwikkeling van corona kijkt, hoeft niet te denken dat we ervan af zijn. De Verenigde Staten en Azië, die cruciaal zijn voor KLM, doen het op dit punt buitengewoon slecht. De minister heeft over de liquiditeitspositie gezegd: halverwege volgend jaar. Het kan zijn dat er dan een derde ronde nodig is. Wij denken dat een bail-in en het meedoen van andere schuldeisers om de risico's te dragen, dan een goede variant zou zijn.

Dank u wel.

**De voorzitter:**  
Dank u wel, meneer Pijlman. Wenst een van de leden in de tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Ministers, bent u in de gelegenheid om direct te reageren op de vragen van de Kamer? Ik maak uit de lichaamstaal op dat dat het geval is. Dan geef ik het woord aan de minister van Financiën.



**Minister Hoekstra:**

Voorzitter, dank. Dank voor de gelegenheid om rechttoe rechtaan te staan en toch antwoord te geven, en voor het aanpassen van het spreekgestoelte. Dat is allemaal het gevolg van dat ik onredelijk veel melk heb gedronken toen ik klein was. Ik doe mijn beantwoording zo veel mogelijk in de volgorde waarin de vragen zijn gesteld.

De heer Frentrop stelde terecht de vraag: kan die state agent niet ook opletten hoe het überhaupt gaat met de concurrentiepositie van de onderneming? Zo heb ik hem begrepen. Ik ga de heer Pijlman zo meteen nog toezeggen dat ik inderdaad niet te veel verwacht van de state agent, maar ik denk dat dit in de context van het pakket wel kan. Maar ik zou dat niet als enige bij die state agent willen neerleggen, want ik denk dat we als aandeelhouder en überhaupt als overheid ook een verantwoordelijkheid hebben om dit te doen. Maar ik zou hem wel willen toezeggen dat ik dit punt niet zozeer aan de voorwaarden toevoeg als wel dat ik hem die opdracht nog meegeef.

De heer Frentrop vroeg: wordt door middel van de staatsgaranties aan de onderneming één partij bevoordeeld en, zo ja, is dat niet oneerlijk ten opzichte van de andere aandeelhouders? Nee. Je hebt hier nu eenmaal te maken met een onderneming waarbij twee staten grotendeel aandeelhouder zijn. De ene staat is per definitie verzekerd van deze situatie omdat de onderneming nu eenmaal in Frankrijk staat. Bij dat andere land, Nederland, is juist een langjarige wens geweest om dit geregeld te krijgen. De onderneming heeft hiermee ingestemd. Dat betekent de raad van commissarissen, waar ook twee van de andere grotendeel aandeelhouders in vertegenwoordigd zijn, hiermee heeft ingestemd. Dat kan daar ook de goedkeuring wegdragen.

**De heer Frentrop (FvD):**

De minister heeft mijn opmerking niet helemaal goed begrepen. Mijn opmerking ging erover dat we zouden kunnen denken dat de Nederlandse staat aandelen had genomen in Air France-KLM met het doel om betere garanties te krijgen voor Schiphol. Ik wil dat misverstand wegnemen, want als dat zo in de Handelingen zou komen te staan, zouden Amerikaanse massaclaimadvocaten kunnen zeggen: hé Air France-KLM, je behandelt je aandeelhouders niet gelijk. Ik wil dat misverstand wegnemen. Ik hoop dat u dat bevestigt en dat het doel van die ruim 700 miljoen aan investeringen nooit geweest kan zijn om een speciale positie te verwerven voor een aandeelhouder in Air France-KLM, zijnde de Nederlandse staat.

**Minister Hoekstra:**

Als de heer Frentrop mij helpt om een massale schadeclaim te voorkomen, zeg ik natuurlijk onmiddellijk ja. Dan dank ik hem zeer voor die hulp. Tegelijkertijd is de Nederlandse staat altijd helder geweest over wat de inspiratie is geweest achter het kopen van aandelen. Als ik het algemener formuleer, is dat het borgen van de vitale functie die Schiphol en daarmee KLM vervullen voor ons land. Om dat beter te securitiseren hebben wij toen gezegd: een van de dingen waar wij met de onderneming en secundair met de Franse staat over in gesprek willen gaan, zijn de zogenaamde staatsgaranties. Wat we niet hebben willen doen — daarom ben ik het zeer eens met de opmerking van de heer Frentrop

— is daarmee een voorkeurspositie verwerven als aandeelhouder die oneerlijk zou zijn ten opzichte van de andere. Dat ben ik helemaal met hem eens.

De heer **Frentrop** (FvD):

Ik denk dat dit keurig in de Handelingen kan komen, voorzitter.

Minister **Hoekstra**:

Dank aan de heer Frentrop voor zijn hulp.

Voorzitter. Dan ben ik bij de opmerkingen van de heer Crone. Ik wil er natuurlijk alles aan doen om te kijken of ik het lijstje aan complimenten verder kan oppoetsen, maar ik wil ook graag zijn serieuze opmerkingen adresseren. Ik begin met zijn punt over de bail-in. Geen enkel misverstand daarover. Als dat te mager heeft geklonken, was dat bepaald niet de bedoeling. Ik heb de motie van de heer Nijboer juist oordeel Kamer gegeven. In de appreciatie heb ik gezegd — zo is het trouwens ook afgesproken met de onderneming — dat het wat betreft het kabinet echt zeer voor de hand ligt dat de onderneming de rekening voor een deel neerlegt bij de ketenpartners, voor zover dat redelijk is en te realiseren is. Daar zijn de heer Crone en ik het volledig mee eens.

Maar toen wij hier vrij expliciet om gevraagd hebben, heeft de onderneming gezegd: we begrijpen die vraag en vinden dat zelf bedrijfseconomisch verstandig, maar gun ons daar meer tijd. Zo heeft de onderneming ook terecht gezegd: gun ons de tijd om afspraken te maken met de vakbonden en met andere vertegenwoordigers van de onderneming. In dat licht heb ik het geprobeerd te beantwoorden, ook in de Tweede Kamer. Hoewel succes bij dit soort dingen per definitie nooit helemaal verzekerd is, meen ik echt dat de heer Crone en ik aan dezelfde kant van het touw trekken.

Voorzitter. De heer Crone maakte ook nog een opmerking over de vertrouwelijkheid. Een paar sprekers hebben daarnaar verwezen. Voor de goede orde: uiteindelijk is het aan de Eerste Kamer zelf, maar als zij er behoefte aan zou hebben om hierover vertrouwelijk bijgepraat te worden, is het kabinet daartoe vanzelfsprekend graag toe bereid. Mijn voorstel zou dan overigens zijn om de advisering door de Raad van State even af te wachten, want die buigt zich op dit moment expliciet over de vraag om toelichting en advies die het kabinet bij de Raad heeft neergelegd.

Waarom speelt dat nou? Aan de ene kant wil ik de uitleg die de Rekenkamer in dit kader aan de Comptabiliteitswet heeft gegeven natuurlijk heel graag zeer serieus nemen. De Comptabiliteitswet spreekt namelijk niet van de Tweede Kamer, maar van de Staten-Generaal. Aan de andere kant is het in de bankencrisis altijd zo geweest dat uitsluitend de Tweede Kamer daarover werd bijgepraat. Dat past toch in ieder geval automatisch — laat ik het voorzichtig formuleren — in hoe typisch in deze Kamer de praktische rolverdeling wordt gepercipieerd. Maar het is niet aan mij; het is aan de Kamer. Ik ben er graag toe bereid. Ik ben ook graag bereid tot het maken van aanvullende afspraken. Maar mijn suggestie zou zijn, zeg ik via u, voorzitter, om het advies van de Raad van State af te wachten en daarna eventueel over te gaan tot het opstellen van een protocol, zou de Kamer daar behoefte aan hebben.

Voorzitter. Dan misschien nog één ding richting de heer Crone over de aandelen. Het is misschien ook nog goed om dat te benoemen, naast wat ik net al heb gezegd over waarom het nu gaat over liquiditeit en later mogelijk, vermoedelijk, wellicht over kapitaal. Inmiddels zijn we natuurlijk een paar maanden met deze exercitie bezig, in een tijd van hele grote onzekerheid, globaal maar ook specifiek voor de onderneming. We hebben natuurlijk gekeken wat de behoefte is, maar je wil ook wat meer zekerheid hebben over de duidelijkheid op de langere termijn. Is er dan kapitaal nodig? Zo ja, hoeveel kapitaal is er nodig, en wie wil dat verstrekken? Juist omdat er meer duidelijkheid moet zijn over de langere termijn en omdat aandeelhouders er zelf behoefte aan hebben, zijn we op deze constructie uitgekomen. Dat misschien nog ter toevoeging.

Ik ben het overigens zeer met hem eens dat dat een logische vraag is om te stellen. Dat is natuurlijk ook een vraag die wij met de onderneming hebben doorgenomen. Ik wil daar gewoon transparant over zijn. We hebben met de onderneming eigenlijk gesproken over elk aspect van deze deal, zoals de heer Otten het noemt.

Voorzitter. De vraag van de heer Crone over de bail-in en hoe daarmee om te gaan heb ik volgens mij benoemd, maar dat is dus ook heel duidelijk in het huidige pakket afgesproken. Ik hoop dat ik zijn vragen daarmee naar behoren heb beantwoord.

Dan ben ik bij de heer Van Apeldoorn. Hij had inderdaad nog één vraag gesteld die ik niet had beantwoord, namelijk die over de gedwongen ontslagen. Maar hij zal in het verslag van de Tweede Kamer hebben gelezen dat ik hem daar wel heb beantwoord. Ik heb daar aangegeven dat we allemaal het liefste willen dat elk bedrijf de coronacrisis doorkomt zonder gedwongen ontslagen, maar dat je dat nou eenmaal niet kan beloven. Dit bedrijf bevindt zich namelijk in een existentiële crisis, en als je 80% à 90% van je vloot aan de grond hebt, dan ontkom je er niet aan om te kijken naar al je kosten en dus ook naar je personeelskosten.

Ten aanzien van de informatievoorziening en de vertrouwelijkheid: het antwoord dat ik aan de heer Crone gaf, geldt uiteraard ook in de richting van de heer van Apeldoorn, want hij vroeg daar ook nog naar.

Voorzitter. Veel dank aan de heer Van Rooijen. Hij vond dat ik een ... "Omineus" was het woord dat hij gebruikte, geloof ik. Hij vond dat ik omineuze woorden had gesproken over een eventueel loonoffer in Frankrijk. Ik vind dat het aan de onderneming is om naar de hele kostenbasis te kijken. Als je aan de Nederlandse kant bereid bent om te kijken naar de hoogte van de salarissen en naar alle andere onderdelen van de beïnvloedbare kosten, dan vind ik het op zichzelf voor de hand liggen om dat ook in de andere onderdelen van de onderneming aan de Franse kant te doen. Maar daar ga ik niet in mijn eentje over, en dan formuleer ik het voorzichtig. Ik vind dus dat dat aan de onderneming is. Maar minister Van Nieuwenhuizen en ik hebben wel aangegeven dat wij bezorgd zijn over de kostenbasis van de hele onderneming. We vinden ook dat de hele kostenbasis onder de loep genomen zou moeten worden.

Dan ben ik bij de heer Schalk. Dank voor zijn opmerkingen. Ik had al het compliment tot mij genomen dat ik in eerste termijn glashelder was ten aanzien van de motie. Hij zei

daarbij dat hij graag geïnformeerd wil worden. Dat zeg ik de Kamer graag toe. Ik moet even kijken wat daar de geëigende momenten voor zijn. Ik denk dat het ofwel zal moeten als we überhaupt rapporteren over de staatsdeelnemingen ofwel als er een logisch moment is om de Kamer te informeren over het hele herstructureringspakket. Ik zou het er niet separaat uit willen trekken. Dat was volgens mij ook helemaal niet de vraag van de heer Schalk. Ik zeg hem graag toe dat ik de Kamer daarover informeer.

Veel dank aan de heer Pijlman voor zijn opmerkingen en zijn waarderende woorden over de staatsgaranties. Hij was expliciet en zei: verwacht niet te veel van die state agent. Ik denk dat dat terecht is. In zekere zin is die de oren en de ogen van het kabinet, van minister Van Nieuwenhuizen en van mijzelf. Diegene heeft wel de mogelijkheid om wat te vinden, maar is geen commissaris. Dat is een onderscheid dat we bewust gemaakt hebben.

De heer Pijlman vroeg: kan openbaar worden gemaakt wat de state agent aangeeft? Dat is volgens mij lastig. Ik zou u wel in algemenere zin willen informeren gedurende de rapportages die ik net beloofde. Nogmaals, mocht de Kamer behoefte hebben aan vertrouwelijke informatie over wat die state agent precies doet, dan zullen we dat vertrouwelijk moeten bespreken. Maar het gaat bijna per definitie over bedrijfsgevoelige en koersgevoelige informatie.

Voorzitter. Ten slotte vroeg de heer Pijlman naar de aankoop van de 14%: heeft die aan de verwachtingen voldaan? Zeker, omdat de invloed en de informatiepositie van het Nederlandse kabinet vanaf letterlijk de dag na die aankoop significant zijn verbeterd. Wij hadden zonder dat aandelenbelang nooit de staatsgaranties kunnen plakken op dit leningenpakket. Dat is er volgens mij dus het ultieme bewijs van. Waar ik iets minder optimistisch over ben dan een jaar geleden, is niet zozeer de mate van invloed die we hebben weten te verwerven, als wel het feit dat mijn Franse collega, ik en überhaupt het Nederlandse kabinet hadden gehoopt dat Air France-KLM op dit moment — eigenlijk al vóór corona, maar dan in ieder geval nu — in een florissantere positie zou hebben verkeerd. Dat is helaas niet het geval. Daarom is er gewoon werk aan de winkel.

Voorzitter, dat waren mijn antwoorden in tweede termijn.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Ik had nog een vraag gesteld over de gevolgen van loonsverlaging. Ik had gevraagd of die tijdelijk is. Twee. Een loonsverlaging heeft, zeker als die 10% of meer zou kunnen zijn, voor welke groep dan ook, onmiddellijk grote gevolgen voor de pensioenopbouw van de werknemers.

Minister **Hoekstra**:

Zeker.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Nog cynischer: als ze dat loonoffer brengen en daarna toch ontslagen worden, krijgen ze ook nog een lagere WW. Is dat iets ...

De **voorzitter**:

Ik denk dat de vraag helder is, meneer Van Rooijen.

Minister **Hoekstra**:

De vraag is helder. De heer Van Rooijen heeft gelijk: ik was die vraag vergeten. Ik kan die meteen beantwoorden. Het eerste antwoord is: ja, per definitie zijn die ingrepen tijdelijk, want die gelden voor de duur van de lening. We hopen dat die binnen een paar jaar wordt terugbetaald. Sooner rather than later, hoop ik, want dat is goed voor de onderneming; dat zegt iets over de onderneming. Dan is het gewoon weer helemaal aan de onderneming zelf om beslissingen te nemen over de salarissen.

Ten tweede over de pensioenen. Dat is typisch iets waarvan ik vind dat het aan de werkgever en de werknemer is om afspraken over te maken in dat hele pakket van secundaire voorwaarden.

Drie. Ik denk dat het niet kan om specifieke, andere WW-afspraken te maken voor deze groep werknemers. Ik vind het wel fair — zo is het natuurlijk ook bedoeld — dat KLM met een holistisch perspectief komt op de vraag: hoeveel personeel hebben we nodig en wat zijn de loonkosten van de personeelsleden die blijven? Het is heel ongelukkig als je in eerste instantie wel om een loonoffer vraagt en alsnog tot ontslag over moet gaan. Ik kan niet beloven dat dat nooit gebeurt, want we weten niet hoe deze crisis zich ontwikkelt. Maar ik ben het zeer met de heer Van Rooijen eens dat het verstandig is om daar aan de voorkant goed over na te denken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer van Rooijen, nog een korte, laatste vraag?

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):

Ja, voorzitter, heel kort. Dit is toch wel belangrijk. De minister zegt dat de afspraken tijdelijk zijn en dat ook de loonsverhoging, welke dat ook is, tijdelijk is. Dat zou kunnen betekenen dat als de periode afgelopen is en als het weer beter gaat, die loonsverlaging ten dele geleidelijk wordt teruggedraaid.

Minister **Hoekstra**:

Dat is dan in ieder geval aan de onderneming. Alleen heb ik niet voor niks ook wel een paar kritische noten gekraakt over de kostenbasis van de onderneming, al voor corona. Ik ben er dus niet op voorhand van overtuigd dat het vervolgens verstandig is om daarna alle salarissen weer terug te brengen op het niveau van voor de crisis. Maar dat is dan aan de onderneming, want als we zo meteen weer groen licht hebben als de lening is terugbetaald, vind ik dat het dan ook weer primair aan de onderneming zelf is.

De **voorzitter**:

Dank u wel, minister. Meneer Otten, nog een korte interruptie, alstublieft.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):

De minister beantwoordde de vragen in de volgorde van sprekers. Hij sloeg mij over. Daarom vraag ik nogmaals, voor de zoveelste keer, hoe het nou zit met die scenario's. Want daar heb ik nog steeds geen antwoord op gekregen. Ik merk op dat de minister zegt dat we heel veel extra zegenschap hebben gekregen door die investering van 14%. Die investering is inmiddels voor 70%, volgens mij 0,5 miljard, onder water. Kun je nagaan! Je had het nu dus voor een paar honderd miljoen kunnen opbouwen tot 30% of misschien nog wel meer. Dan had je nog veel meer zegenschap gehad. Dat bewijst wederom dat die deal niet goed in elkaar zit. Maar goed, dat heb ik nu uitgebreid gezegd. Hoe zit het met die scenario's? Dat was mijn vraag. Die is nog steeds niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Graag een kort antwoord over de scenario's.

Minister **Hoekstra**:

Minister van Nieuwenhuizen en ik hebben in de eerste termijn allebei wat gezegd over die scenario's en ook over de state agent en over wie dat nou wordt. Want ook dat was een herhaalde vraag in de tweede termijn. De vragen die in de tweede termijn dezelfde waren als in de eerste termijn – niet alleen bij de heer Otten, maar ook bij de anderen – heb ik niet beantwoord. Wat de 14% betreft: het kabinet heeft steeds helder gemaakt dat we deze aandelenaanschaf niet hebben gedaan om financieel rendement te halen, maar dat die nadrukkelijk bedoeld was om onze positie te verstevigen en dat we daarbij niet de blik van een investeerder hebben gehanteerd.

De **voorzitter**:

Ten slotte de heer Pijlman.

De heer **Pijlman** (D66):

De minister was bijna aan het eind van de beantwoording. Ik heb gevraagd of het herstructureringsplan van de KLM op 1 oktober met uw appreciatie ook hier kan komen. Ik kan me voorstellen dat u via de zaakwaarnemer niet letterlijk alle stukken kunt openbaren. Daar zit natuurlijk vertrouwelijke informatie in, maar ik zou u wel willen verzoeken om met een zekere regelmaat een rapportage aan deze Kamer te sturen van hoe het ervoor staat.

Minister **Hoekstra**:

Wat kan ik goed toezeggen? Ik kan goed toezeggen: met een zekere regelmaat rapporteren. Dat gaat zeker lukken. Ik kan ook nog een keer de toezegging herhalen om de Kamer eerlijk gezegd in behoorlijk wat detailniveau te informeren; zie ook de brief van vorige week of twee weken geleden. Ik kan ook toezeggen de Kamer vertrouwelijk nog over meer dan dat te informeren. Wat ik niet kan toezeggen, is het delen van dat herstructureringsplan. De simpele reden daarvan is dat dat echt het hart van de bedrijfsvertrouwelijke en de koersgevoelige informatie raakt. Als ik het zo met de heer Pijlman mag afspreken, komen we er volgens mij dus helemaal uit.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord graag aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, nadat het kathedraker is gereinigd.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel. Er is een beperkt, overzichtelijk aantal vragen in mijn richting. Maar allereerst omarm ik natuurlijk van harte de complimenten die ik heb gekregen, al was het maar voor de duidelijke beantwoording. Dat is toch ook al wat waard. We zullen het niet allemaal op alle fronten met elkaar eens worden.

In het belang van de tijd zal ik het een beetje staccato doen. Er zijn nog vragen gesteld over de vlootvernieuwing: op basis van wat moet die dan gebeuren? Daar moet natuurlijk eerst geld voor verdiend worden. Dat hangt dus ook zeer af van de wijze waarop de luchtvaart zich herstelt en in welk tempo dat plaats gaat vinden. Maar als voorbeeld noem ik dat de 747 er onlangs versneld uit is gegaan, wat natuurlijk ook een enorme stap betekende voor geluid en voor CO<sub>2</sub>. Wellicht doen zich in deze tijd ook kansen voor om vliegtuigen in te ruilen op de leasemarkt. Er komt links en rechts wel wat vrij. Het hoeft niet altijd meteen om grote en meeslepende aanschaffen te gaan.

De heer Van Apeldoorn zegt dat KLM niet toekomstbestendig is. Ik denk: als er één maatschappij is die ook straks nog wel toekomstbestendig is en juist ook duurzaamheid hoog in het vaandel heeft, dan is het wat mij betreft de KLM. We lopen in Europa voorop. Ik denk dat we ook onze zegeningen moeten tellen.

De heer Otten was toch nog een beetje teleurgesteld. Hij had graag nog meer dan vijf jaar gezien voor de staatsgaranties. Het kan natuurlijk altijd meer. Nogmaals, ik onderstreep nog eens dat we hier echt heel erg tevreden mee mogen zijn, zoals de heer Pijlman ook aangaf, want vijf jaar is nogal wat om in dit soort strategische afspraken met bedrijven voor elkaar te krijgen. Er is gevraagd of dat ook weer verlengd moet worden. Nee, de opzegtermijn is vijf jaar en die geldt onbeperkt. Die is tussen de bedrijven. Daar staat dus niet de handtekening van de Franse staat onder, maar wel van de bedrijven en van ons. Dat is natuurlijk wel met medeweten van de Franse staat.

De heer Otten zegt: nachtvluchten niet te heftig reduceren. Dat geeft me dan weer het gevoel dat we toch goed geland zijn. De een zegt "doe er nou niet zo veel, want het is zo ingewikkeld" en de ander zegt juist "het moet meer". Ik denk dat we hierin dus uiteindelijk de goede balans hebben weten te vinden.

De heer Schalk zit aan de andere kant van het spectrum. Hij zegt: "Duurzaamheid? Let vooral ook op de economische duurzaamheid. Het bedrijf moet ook gewoon levensvatbaar blijven. Hoe gaat u daar met uw collega op sturen ten aanzien van de ontwikkelingen?" Collega Hoekstra en ik gaan dat gewoon heel nuchter, zakelijk en pragmatisch doen, zoals we dat tot nu toe steeds hebben gedaan. Als wij zien dat de ontwikkelingen de verkeerde kant op gaan, dan gaan we natuurlijk niet het bedrijf over de kling jagen met veel te zware eisen. Dan gaan we ons herbezinnen. Maar vooralsnog, alle scenario's gewikt en gewogen, lijkt dit pad het goede pad te zijn.

De heer Vendrik hangt daar juist weer tegenover en zegt dat er geen groene voorwaarden zijn gesteld. Nou, naar mijn idee is dat toch echt wel het geval. Nogmaals, er zitten ook nieuwe dingen in. De ambities zijn privaatrechtelijk vastgelegd. Ook nieuwe dingen als reductie van nachtvluchten en de combitickets met de trein zijn nu echt vastgelegd.

Ten slotte nog de vraag om over de voorwaarden voor duurzaamheid geïnformeerd te worden. Ik heb in het Tweede Kamerdebat toegezegd om in het najaar over de voortgang daarvan te rapporteren. Ik kan me voorstellen dat we dat synchroon laten lopen en dat ik dezelfde info die ik aan de Tweede Kamer doe toekomen, ook naar uw Kamer zal sturen.

Dat was het, denk ik, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over dit wetsvoorstel? Dat is het geval. Dan stel ik voor dat we straks aan het eind van de vergadering — vanavond laat zal dat worden — stemmen over het wetsvoorstel.

Dan even een punt van orde. Ik zal nu voor enkele minuten schorsen zodat er even een raam open kan en de minister van Infrastructuur en Waterstaat zich kan verwijderen. Daarna zullen we het debat hebben over de derde en de vijfde incidentele suppletoire begroting Financiën 2020. Daar is ongeveer anderhalf uur voor ingeruimd, zeg ik om even aan verwachtingsmanagement te doen. Daarna zullen we een klein halfuurtje pauze hebben zodat de stemmingslijsten gemaakt kunnen worden en de fracties zich kunnen beraden op hun stemgedrag. Daarna zullen we de hamerstukken doen. Dat zal ongeveer tien minuten tot een kwartier in beslag nemen. Daarna zullen we de stemmingen doen. Zo hebt u een idee hoe u de avond qua tijdverdeling kunt inrichten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.