

Vergaderjaar 2021–2022

35 505

Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM)

29 232

Air France – KLM

H¹

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

De leden van de vaste commissie voor Financiën² hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 januari 2022 inzake de tweede periodieke rapportage van de staatsagent bij KLM.³ De leden van de fracties van **GroenLinks**, **PvdA** en **SP** gezamenlijk, **ChristenUnie** en **PvdD** hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen. Voorts sluiten de leden van de fractie van **PvdD** zich aan bij de vragen van de leden van de fractie van **ChristenUnie**.

Naar aanleiding hiervan is op 1 februari 2022 een brief gestuurd aan de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben op 4 februari 2022 gereageerd. De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Van Dooren

¹ De letter H heeft alleen betrekking op 35 505.

² Samenstelling:

Essers (CDA) (*voorzitter*), Prast (PvdD), Backer (D66), Ester (CU), Faber-van de Klashorst (PVV), Van Apeldoorn (SP), Van Strien (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD), N.J.J. van Kesteren (CDA), Schalk (SGP), Van Rooijen (50PLUS), Vos (VVD), Van Ballekom (VVD), Berkhout (Fractie-Nanninga), Crone (PvdA), Frentrop (FVD) Geerdink (VVD), Karimi (GL) (*ondervoorzitter*), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Otten (Fractie-Otten), Rietkerk (CDA), Rosenmöller (GL), Vendrik (GL), Van der Voort (D66) en Raven (OSF), Fiers (PvdA)

³ *Kamerstukken I 2021/22, 35 505 / 29 232, G1.*

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR FINANCIËN

Aan de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 1 februari 2022

De leden van de vaste commissie voor Financiën hebben kennisgenomen van de brief van u en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 januari 2022 inzake de tweede periodieke rapportage van de staatsagent bij KLM.⁴ De leden van de fracties van **GroenLinks, PvdA en SP** gezamenlijk, **ChristenUnie** en **PvdD** hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen. Voorts sluiten de leden van de fractie van **PvdD** zich aan bij de vragen van de leden van de fractie van **ChristenUnie**.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van GroenLinks, PvdA en SP

De leden van de fracties van PvdA, GroenLinks en SP stellen naar aanleiding van het rapport van de staatsagent en de brief van de regering waarin zijn conclusies worden onderschreven, een aantal vragen.⁵

De verleende steun is uitzonderlijk fors, € 240.000 per arbeidsplaats, en had begrijpelijkerwijs het karakter van een crisisinterventie. Als onderdeel van de voorwaarden is er op kosten bespaard, maar zoals de staatsagent aangeeft, is het bedrijf structureel nog niet op orde. Wat betekent dit naar uw opvatting? Is verdere herstructurering noodzakelijk?

Deze leden vragen of u de vaststelling deelt dat er nog steeds sprake is van overkreditering, en dat er dus geen sprake is van afloscapaciteit? En wat zijn dan naar uw opvatting de noodzakelijke aanvullende acties om de afloscapaciteit te herstellen?

Heeft KLM of AF/KLM vanuit goed ondernemerschap scenario's gemaakt die hierop anticiperen? Dat zou zowel scenario's kunnen betreffen met een redelijk fors herstel van de vliegvolumes, maar ook aanhoudende stagnatie of krimp? Heeft u inzicht gekregen in dergelijke scenario's, als onmisbaar fundament voor het in overweging nemen van eventuele voortzetting van staatsteun?

Deelt u de stelling van de staatsagent dat een onderdeel van de herstructurering het verkennen van een nieuw bedrijfsmodel moet zijn? Welke verkenningen zijn er gedaan naar de ondergrens, gemeten in aantal vliegbewegingen, voor een voldoende adequate bereikbaarheid (netwerkfunctie) voor de Nederlandse economie? Bent u bereid de Kamer inzicht te geven in dergelijke scenario's en welke conclusies u daaraan verbindt?

Is het juist dat vergelijkbare concerns als Lufthansa wel vergaand hebben geherstructureerd, en de steun van de Duitse staat heeft afgelost en daarmee zelfstandig op de financieringsmarkt terecht kan? Welke conclusie verbindt u aan de uitkomst van de benchmark dat de KLM-piloten minder productiviteit (uren) leveren tegen een hoger salaris, ten opzichte van concurrenten en zal dit worden aangepast? En zijn er vergelijkbare benchmarks voor andere personeelscategorieën, zoals grond- en cabinepersoneel, ook in de Nederlandse arbeidsmarkt?

⁴ Kamerstukken I 2021/22, 35 505 / 29 232, G1.

⁵ Idem.

Deze leden hebben de indruk dat KLM door crisismanagement en forse overheidssteun overeind is gebleven, maar niet voldoende lijkt voorbereid op structurele verbeteringen voor de toekomst. Het bedrijf kan dus zo maar opnieuw in de problemen komen. Ziet u ook het risico dat dan opnieuw een beroep op de staat wordt gedaan, met de rug tegen de muur? Of is de regering het met deze leden eens dat het de hoogste tijd is voor een structurele herziening van het bedrijfsmodel, zoals de staatsagent suggereert?

Deelt u de conclusie van de staatsagent dat er nog geen sprake is van concrete, periodiek en afrekenbare doelstellingen voor duurzaamheid en leefbaarheid (emissies en hinder), omdat, zoals de staatsagent stelt, deze voorwaarden nog geoperationaliseerd moeten worden? De leden van voornoemde fracties vinden deze constatering van de staatsagent teleurstellend. Dienen deze doelstellingen niet alsnog als harde voorwaarden te worden gesteld aan KLM? Deelt u de mening van deze leden dat de milieuvorwaarden door recente afspraken in Glasgow voor klimaat, en voor het nationale beleid ten aanzien van natuur en stikstof, scherper dienen te worden dan in de Luchtvaartnota/Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart die werden herbevestigd in het kader van het herstructureringspakket?

Deelt u de uitspraak van Shell in «WNL Op Zondag» van 23 januari 2022 dat van substantiële bijmenging van duurzame brandstoffen voor 2050 geen sprake zal zijn?⁶ Wat betekent dat voor KLM?

Kunt u het bericht bevestigen dat KLM onderdeel is van een groep luchtvaartmaatschappijen die zich verzetten tegen de voorstellen van de Europese Commissie omtrent luchtvaart en klimaat? Wat is uw oordeel hierover?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van ChristenUnie, waarbij de leden van de fractie van PvdD zich aansluiten

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de rapportage van de staatsagent KLM en het oordeel daarover van het kabinet, maar hebben nog een aantal vragen over beide documenten.⁷

De staatsagent concludeert dat KLM voortvarend werk heeft gemaakt van crisismanagement en kostenbesparing. Daarmee voldoet het, aldus de staatsagent, aan de voorwaarden van het steunpakket aan KLM. Een eerste vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie is hoe de voorziene grootschalige vlootvernieuwing hierbij past. Het gaat immers om een majeure investering. Zijn daar nog voorwaarden aan verbonden? Daaraan gekoppeld de vraag hoe de luchtvaartvoorstellen in het Regeerakkoord zich hiertoe verhouden.⁸ Verwacht de staatsagent krimp of juist groei van de luchtvaart en wat is hierop de visie van de regering? Wat zal het effect zijn op de leefbaarheid rond Schiphol en de klimaatvereisten?

Besparing op arbeidsvoorwaarden maken deel uit van de beoogde reductie van de arbeidskosten. Kan dit onderdeel wat nader worden uitgewerkt en toegelicht? Wat gebeurt er indien de arbeidgerelateerde voorwaarden voor staatssteun aan KLM niet worden gerealiseerd?

⁶ WNL, *WNL Op Zondag*, 23 januari 2022.

⁷ *Kamerstukken I 2021/22*, 35 505 / 29 232, G1.

⁸ Bijlage «Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst» bij: *Kamerstukken II 2021/22*, 35 788, 77.

Wanneer, en onder welke condities zal het einde van de financiële steun aan KLM in het vizier komen?

Ruim 6.000 van de 32.000 arbeidsplaatsen zijn uitgefaseerd. Was er beleid om de betrokken KLM-medewerkers elders onder te brengen? Was en is er een politiek van gericht transitiebeleid? Spelen de vakbonden hierbij een rol? Hoe oordelen de medewerkers over de arbeidskostenbesparing en herziening van de arbeidsvoorwaarden bij KLM? Is er consensus? Ook wat betreft de vermindering van de renummeratie aan het (top)management? Wordt er herstel van de personeelsomvang verwacht?

Hebben de staatsagent en het kabinet het idee dat het beleid om de concurrentiepositie en productiviteit van KLM te verbeteren inmiddels zoden aan de dijk heeft gezet, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie.

Het beleid van KLM in het terugdringen van belastingontwijking door medewerkers – met name piloten – die in het buitenland wonen, oogt wat slapjes en is onderwerp van maatschappelijke verontwaardiging. Is actiever beleid in de ogen van kabinet en staatsagent niet geboden? Bijvoorbeeld door aanscherping van fiscaal beleid? Bestrijding van belastingontwijking staat immers hoog op de prioriteitsagenda van de nieuw aangetreden regering. Ook werknemers die in het buitenland wonen profiteren van de staatssteun aan KLM. Deze steun komt bovenop de royale woon-werkvergoeding voor KLM-medewerkers die niet in Nederland wonen. Is dit alles te rechtvaardigen vanuit billijkheidsoverwegingen? Moet KLM hier niet meer verantwoordelijkheid nemen? Licht het niet voor de hand de huidige woon-werkregelingen te synchroniseren met wat in Nederland gebruikelijk is? Het valt de leden op dat de kamerbrief hier geen afgewogen mening biedt.

Hinderreductie door KLM is een belangrijke opgave voor het bedrijf en onderdeel van de voorwaarden voor het steunpakket. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben behoefte aan meer concrete gegevens of dit traject op koers ligt. Voldoet de implementatie van de steunvoorwaarden aan de verwachtingen? Bijvoorbeeld wat het aantal nachtvluchten betreft. Wat is hier het eindbeeld? Eenzelfde vraag geldt voor het afstemmen van nabije vliegbestemmingen (waaronder Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn) op het vervoer per trein. Worden hier stappen gemaakt? Een vermindering van het aantal huidige vluchten naar bijvoorbeeld Brussel van 5 naar 4 keer per dag, maakt niet echt indruk. Deelt u deze vaststelling?

De leden lezen in de rapportage van de staatsagent dat de Boeing 737-toestellen van KLM en Transavia in de komende periode worden vervangen door Airbus A320/321neo. Hoe ziet het financieringsplaatje eruit en hoe verhoudt zich deze vernieuwingsfinanciering tot de staatssteun aan KLM?

Hoe oordelen de staatsagent en het kabinet over het verschil in Figuur 2 van de rapportage in CO₂-uitstoot tussen de steunvoorwaarde en de KLM-ambitie? Graag een verheldering van dit punt. Een zelfde vraag betreft de achterblijvende bijmenging met niet-fossiele brandstoffen. Op langere termijn liggen de KLM-ambities rond bijmenging evenwel boven de voorwaarden in het steunpakket. Hoe realistisch acht de regering deze ambities?

De Europese «use it or lose it policy» verlangt van luchtvaartmaatschappijen dat ze hun tijdslots benutten en onderhouden. Dat noopt deze maatschappijen om in deze tijd van reisbeperkingen met nagenoeg lege toestellen te vliegen om hun start- en landingsrechten in en na de

coronapandemie te verzekeren. Alleen al bij Lufthansa blijkt het om 18.000 overbodige vluchten te gaan. Hoe gaat KLM met dit beleid om en om welke aantallen lege vluchten gaat het? Wat is hier de opvatting van het kabinet? Is dit niet een absurde situatie met desastreuze milieueffecten? Heeft u hier voorwaarden gesteld in het kader van de staatssteun aan KLM of is dit primair een Brusselse aangelegenheid?

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe de staatsagent heeft vastgesteld dat de totale staatssteun van meer dan € 6 miljard aan KLM niet ook ten goede is gekomen aan Air France?

De leden vragen aan de staatsagent en de regering of KLM zelf een reactie heeft gegeven op de rapportage van de staatsagent. Zo ja, wat was de inhoud daarvan?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van PvdD

De fractie van de PvdD heeft de volgende vragen.

De staatsagent kondigt onderzoek aan naar de betekenis van KLM voor de regio/Nederlandse economie. Kunt u toezeggen dat er in elk geval tot de uitkomsten van dat onderzoek bekend zijn geen overheidsgeld naar KLM zal gaan, dat wil zeggen geen aankoop van aandelen, geen kredieten en geen garanties?

Indertijd zijn in ruil voor steun eisen gesteld aan de beloning van (delen van) het KLM-personeel. Deze leden ontvangen graag een overzicht van de beloning van KLM-personeel (bemensing) en van a) andere gevestigde luchtvaartmaatschappijen, zoals Lufthansa, en b) zogenaamde prijsvechters die eveneens in Nederland actief zijn.

Volgens een reportage van Eén Vandaag van mei 2021 zitten veel piloten zonder werk.⁹ Wat betekent dit voor u voor de mogelijkheid voor KLM om te korten op de arbeidsvoorwaarden van piloten?

Klopt het dat de vraag naar landingsrechten op Schiphol groter is dan het aanbod en dat KLM vanuit marktperspectief dus te weinig betaalt voor landingsrechten?

Duurzaamheidsbeleid vraagt volgens het kabinet om een hogere CO₂ prijs. Een hogere CO₂-prijs betekent hogere kosten voor KLM, en de Nederlandse overheid heeft een financieel belang in KLM. Erkent u een spanningsveld, en zo ja hoe denkt u daarmee om te zullen gaan?

De vakbonden van KLM hebben hun zorgen geuit naar aanleiding van de rapportage door de staatsagent.¹⁰ Wat zegt dit volgens u over de cultuur en de gevoelde urgentie voor noodzakelijke aanpassingen binnen KLM?

De Aviation Alliance, waar AF/KLM en Schiphol Groep deel van uitmaken, hebben onlangs kritiek geuit op de Europese klimaatplannen (Fitfor55).¹¹ Hoe kijkt u hier tegenaan gegeven de Nederlandse steun aan KLM en gegeven het feit dat de Staat grootaandeelhouder van KLM is en dat de Staat aandeelhouder is van Schiphol Groep?

⁹ Avrotros, «Coronacrisis laat zien hoe gevoelig de luchtvaartsector is, maar jonge piloten maken zich geen zorgen over de toekomst» in: *Eenvandaag*, 10 mei 2021.

¹⁰ Jan Verbeek, «Verbolgen ondernemingsraad KLM wil gesprek met staatsagent», in: *FD*, 26 januari 2022.

¹¹ Aviation Alliance, *Fit for 55*, januari 2022. Website: https://aviationalliance.eu/wp-content/uploads/2022/01/AA_FF55_Declaration.pdf

De hoogste koers van AF/KLM in 2021 was 5,96 euro. De koers is daarna gedaald en staat nu op minder dan 4 euro. Dat betekent dat het vertrouwen van de markt in de toekomstige waarde van KLM verder is afgenomen. Welke redenen zijn daar volgens u voor?

De leden van de vaste commissie voor Financiën zien uw reactie met belangstelling en graag zo spoedig mogelijk tegemoet.

Een gelijklopende brief is verzonden aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
P.H.J. Essers

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE MINISTER VAN
INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 februari 2022

In de bijlage van deze brief treft u de antwoorden aan op de vragen die fracties van de vaste commissie voor Financiën op 31 januari 2022 stelden met betrekking tot de tweede periodieke rapportage van de staatsagent.

De Minister van Financiën
S.A.M. Kaag

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

II Reacwtie van de Minister van Financiën en Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Met interesse hebben wij kennisgenomen van de vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld naar aanleiding van het afschrift van de Kamerbrief aan de Tweede Kamer over de tweede periodieke rapportage van de staatsagent bij KLM. In de beantwoording wordt de volgorde van het verslag aangehouden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal daarbij ingaan op de beantwoording van de vragen over de duurzaamheids- en leefbaarheidsvoorwaarden die zijn verbonden aan het steunpakket. De Minister van Financiën zal ingaan op de vragen over de financiële voorwaarden die zijn verbonden aan het steunpakket.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie constateren dat de verleende steun uitzonderlijk fors is, EUR 240.000 per arbeidsplaats, en dat het begrijpelijkerwijs het karakter van een crisisinterventie had. Als onderdeel van de voorwaarden is er op kosten bespaard, maar zoals de State Agent aan geeft, is het bedrijf structureel nog niet op orde. De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen wat dit betekent naar de opvatting van de regering? Is verdere herstructurering noodzakelijk?

In 2020 is afgesproken dat de beïnvloedbare kosten met tenminste 15% worden verlaagd, waarbij voor de jaren 2023–2025 partijen er van zijn uitgegaan dat het aandeel beïnvloedbare kosten geleidelijk toeneemt tot 70% in 2025. In de Kamerbrief van 3 november 2020 was al opgenomen dat voor de jaren 2023–2025 verdere uitwerking van additionele kostenbesparingen noodzakelijk was om ook in die jaren de vereiste kostenreductie van 15% van beïnvloedbare kosten te behalen. De staatsagent geeft aan dat er aanvullende maatregelen van KLM nodig zijn om aan bovenstaande voorwaarde te voldoen. Het kabinet onderschrijft het belang van naleving van deze voorwaarde.

Het onderliggende doel hiervan is om tot een herstel van winstgevendheid en de verbetering van de concurrentiekracht te komen. Een productiviteitsverbetering kan daaraan ook bijdragen en volgens de staatsagent kan tot op zekere hoogte sprake zijn van een uitruil tussen structurele kostenreductie en een structurele productiviteitsversterking.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering de vaststelling deelt dat er nog steeds sprake is van overkreditering, en dat er dus geen sprake is van afloscapaciteit? En wat zijn dan naar de opvatting van de regering de noodzakelijke aanvullende acties om de afloscapaciteit te herstellen?

Over het derde kwartaal van 2021 kon KLM voor het eerst weer een positief operationeel resultaat van EUR 168 miljoen laten zien. Ondanks dit teken van herstel is de situatie nog verre van wenselijk. Ter illustratie: het operationele resultaat over de eerste negen maanden van 2021 bedroeg voor KLM EUR -354 miljoen. Daarom is het van belang dat KLM hard blijft werken aan het verder verbeteren van de resultaten. Op 17 februari 2022 worden de jaarcijfers van KLM gepubliceerd en zal er meer duidelijkheid zijn over de resultaten over het vierde kwartaal en over heel 2021.

De eerder gegeven steun van de Nederlandse overheid zag op het oplossen van het liquiditeitsprobleem bij KLM. KLM heeft dankzij die steun thans geen liquiditeitsprobleem meer. KLM kampt echter nog steeds met een solvabiliteitsprobleem. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van

6 april 2021 is eventuele nieuwe steun van de staat aan KLM gericht op het versterken van het eigen vermogen van KLM. Met een verbeterde solvabiliteit zou KLM zich in de toekomst weer zelfstandig moeten kunnen financieren bij private financiers. Steun van de overheid kan worden afgelost door middel van behaalde winsten door de onderneming of door de bestaande schuld (goedkoper) te herfinancieren bij private financiers.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of KLM of AF/KLM vanuit goed ondernemerschap scenario's hebben gemaakt die hierop anticiperen? Dat zou volgens de leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie zowel scenario's kunnen betreffen met een redelijk fors herstel van de vliegvolumes, maar ook aanhoudende stagnatie of krimp.

KLM heeft aangegeven continu scenario's te maken om te beoordelen of er voldoende liquiditeit en solvabiliteit is in verschillende bedrijfseconomische omstandigheden op de (middel-)lange termijn. Dit omwille van *stress testing* en om het herstel in perspectief te plaatsen van mogelijke tegenwind (bijvoorbeeld bij stijgende brandstofprijzen of hogere *airport charges*). KLM neemt daarbij tevens in overweging welke aanvullende maatregelen er genomen kunnen worden om mogelijke tegenwind het hoofd te bieden, zodat onder andere de liquiditeit geborgd is en de leningen terugbetaald kunnen worden. Volgens KLM is een «vertraagd herstel» en een mogelijk veranderde vraag naar luchtvaart onderdeel van die scenario's en die laten volgens KLM zien, mede door de kostenbesparingen in 2020 en 2021, dat de liquiditeit niet in gevaar is. Het is de taak van de staatsagent erop toe te zien dat deze scenario's door KLM worden omgezet in een aanpak voor de middellange termijn die voldoet aan de voorwaarden van de door de staat verleende steun.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering inzicht heeft gekregen in dergelijke scenario's, als onmisbaar fundament voor het in overweging nemen van eventuele voortzetting van staatsteun?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 6 april 2021 is het kabinet in gesprek met diverse partijen, waaronder met KLM zelf, over een mogelijke herkapitalisatie van KLM. Tijdens deze gesprekken wordt uiteraard ook stilgestaan bij en kritisch gekeken naar de vooruitzichten en het verwachte herstel. Gezien de bedrijfsvertrouwelijkheid en koersgevoeligheid van deze scenario's kunnen wij in de openbaarheid verder geen mededelingen doen over de inhoud daarvan.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering de stelling van de state agent deelt dat een onderdeel van de herstructurering het verkennen van een nieuw bedrijfsmodel moet zijn?

Het herzien van het bedrijfsmodel is niet een onderdeel van het steunpakket uit 2020. De voorwaarden zoals opgenomen in het steunpakket 2020 hebben tot doel om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren, onder voorwaarden van netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Het herzien van het bedrijfsmodel is primair aan KLM, waarbij van KLM mag worden verwacht dat zij steeds haar bedrijfsmodel toetst aan de actuele omstandigheden en toekomstverwachtingen, en daar waar nodig haar strategie aanpast.

De staatsagent heeft in zijn tweede rapportage niet gesteld dat een onderdeel van de herstructurering het verkennen van een nieuw bedrijfsmodel moet zijn. Wel is door de staatsagent aangegeven dat het plannen van langere-termijn structuurversterking onder de huidige onzekerheid voor een luchtvaartmaatschappij niet eenvoudig is. Die onzekerheid betreft niet alleen de tegenvallende hardnekkigheid van het coronavirus,

maar ook de implicaties van klimaatverandering. Deze onzekerheid noopt luchtvaartmaatschappijen volgens de staatsagent tot heroverweging van hun bedrijfsmodel waarbij in elk geval meer flexibiliteit nodig is om op onvoorziene omstandigheden in te spelen. Tegen die brede achtergrond, zo constateert de staatsagent, gaan de voorwaarden van het steunpakket voor KLM uit van groei noch krimp, doch zijn deze uitsluitend gericht op gezondmaking van het bedrijf onder voorwaarden van netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Tegen de achtergrond van voornoemde doelen van de voorwaarden uit 2020 lezen wij de opmerking van de staatsagent dat de door hem genoemde onzekerheden de luchtvaartmaatschappijen nopen tot een heroverweging van hun bedrijfsmodel.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen welke verkenningen er zijn gedaan naar de ondergrens, gemeten in aantal vliegbewegingen, voor een voldoende adequate bereikbaarheid (netwerkfunctie) voor de Nederlandse economie? De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen daarbij of de regering bereid is de Kamer inzicht te geven in dergelijke scenario's en welke conclusies de regering daaraan verbindt?

Adequate verbondenheid van Nederland met belangrijke bestemmingen in Europa en de rest van de wereld is een publiek belang, zoals ook in de Luchtvaartnota 2020–2050 is omschreven. In de Luchtvaartnota is aangegeven dat in deze context een nieuw kader voor netwerkqualiteit zal worden ontwikkeld. Dit nieuwe kader wordt momenteel uitgewerkt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er zal daarbij worden beschreven welke bestemmingen voor de Nederlandse economie het meest waardevol zijn. Hiermee kan vervolgens een uitspraak worden gedaan over de huidige mate van netwerkqualiteit van luchtverbindingen via Schiphol. De netwerkqualiteit op Schiphol is daarbij geen statisch gegeven, maar dient in samenhang te worden gezien met relevante ontwikkelingen zoals op andere, ons omringende buitenlandse luchthavens. Ook economische factoren, zoals de groei van de (inter)nationale economie, de opkomst van nieuwe markten en daarmee kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven en het toe- dan wel afnemend belang van (nieuwe) bestemmingen voor Nederland door de tijd heen, hebben invloed op de vraag wat een adequate netwerkqualiteit is. Om deze redenen is het vooralsnog niet mogelijk gebleken om netwerkqualiteit vast te leggen in een ondergrens aan vliegbewegingen, aangezien deze veranderlijk zal zijn. Het nieuwe kader zal naar verwachting in de tweede helft van 2022 worden afgerond, waarna het met beide Kamers van het parlement zal worden gedeeld.

Overigens is bij netwerkqualiteit een kanttekening op haar plaats: de luchtvaartsector is op Europees niveau gereguleerd. EU-wet- en regelgeving, en daarnaast ook wereldwijde regels voor de luchtvaartsector, maken het niet mogelijk om in Nederland de vluchtuitvoering op een bestemming te verbieden dan wel voorrang te geven op basis van alleen de waarde van een bestemming voor Nederland. Het kabinet zal zich maximaal inzetten om op dit terrein meer nationale manoeuvreerruimte te krijgen bij herziening van relevante Europese regelgeving.

Tegen deze achtergrond is het de taak van de staatsagent om te beoordelen of (de plannen voor) de ontwikkeling van het netwerk van de KLM-groep voldoen aan de voorwaarden van het steunpakket. Zoals aangegeven in de rapportage zal hij bezien op welke wijze, in afwachting van en aanvulling op de bovenstaande beleidsvorming, het betrekken van externe deskundigheid helpt om die taak te vervullen. Het kabinet steunt dit initiatief en zal de staatsagent hierin bijstaan. Ook van KLM wordt verwacht dat zij de staatsagent ondersteunt waar nodig. Specifiek ten aanzien van de afgesproken bijdrage van KLM aan de Air Rail agenda zal

de staatsagent daarbij onderscheid maken tussen het publieke belang van de netwerkqualiteit van Schiphol en het commerciële hub-belang van KLM.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of het juist is dat vergelijkbare concerns als Lufthansa wel vergaand hebben gehestructureerd, en de steun van de Duitse staat heeft afgelost en daarmee zelfstandig op de financieringsmarkt terecht kan?

Op basis van openbare bronnen is het volgende bekend: het steunpakket aan Lufthansa bestond deels uit een verschaffing van eigen vermogen en deels uit de verschaffing van vreemd vermogen. Lufthansa (inclusief dochterondernemingen) hebben circa EUR 9 miljard steun gekregen, waarvan Lufthansa circa EUR 3,8 miljard van getrokken zou hebben. Het Duitse Economic Stabilization Fund heeft toen een aandelenbelang genomen van 20%, dat later is afgebouwd naar 14%.

Daarnaast heeft Lufthansa verschillende transacties op de markt verricht om kapitaal op te halen. In februari 2021 heeft Lufthansa een eerste terugbetaling gedaan aan de Duitse staat. Eind 2021 heeft de Lufthansagroep een kapitaalverhoging aangekondigd, door middel van de uitgifte van nieuwe aandelen, waarvan de opbrengst deels terugvloeyde naar het Duitse steunfonds. Het restant van het steunbedrag van de Duitse staat zou daarna zijn terugbetaald. De Duitse staat heeft aangekondigd het belang in Lufthansa af te bouwen, met eind oktober 2023 als uiterste deadline.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen welke conclusie de regering verbindt aan de uitkomst van de benchmark dat de KLM-piloten minder productiviteit (uren) leveren tegen een hoger salaris, ten opzichte van concurrenten en zal dit worden aangepast? De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen daarnaast of er vergelijkbare benchmarks voor andere personeelscategorieën zijn, zoals grond- en cabinepersoneel, ook in de Nederlandse arbeidsmarkt?

Met KLM is de afspraak gemaakt dat zij de beïnvloedbare kosten met tenminste 15% verlagen met als doel de concurrentiepositie van KLM te verbeteren. Onderdeel van de afspraken is dat het personeel via de arbeidsvoorwaarden een substantiële bijdrage levert, langs het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Daarnaast moet er worden gekeken op welke manier productiviteitsgroei kan bijdragen aan de concurrentiepositie van KLM.

Het kabinet onderschrijft de noodzaak tot het structureel verbeteren van de concurrentiepositie van KLM, maar het is primair aan KLM om verder invulling te geven aan de afspraken en aan de staatsagent om te controleren of KLM zich daaraan houdt. Benchmarks kunnen van betekenis zijn om te kunnen beoordelen wat in redelijkheid haalbaar is en welke knelpunten zich mogelijk zouden kunnen voordoen. Het kabinet beschikt niet over benchmarks voor bepaalde personeelscategorieën, zoals grond- en cabinepersoneel.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie hebben de indruk dat KLM door crisismanagement en forse overheidssteun overeind is gebleven, maar dat het niet voldoende lijkt voorbereid op structurele verbeteringen voor de toekomst. Het bedrijf kan dus zo maar opnieuw in problemen komen volgens de leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie. De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering ook het risico ziet dat dan opnieuw een beroep op de staat wordt gedaan, met de rug tegen de muur? Of is de regering het met deze leden

eens dat het hoogste tijd is voor een structurele herziening van hebt bedrijfsmodel, zoals de state agent suggereert?

Zoals hierboven aangegeven, is het herzien van het bedrijfsmodel niet een onderdeel van het steunpakket uit 2020. Door de staatsagent is ook niet gesteld dat een onderdeel van de herstructurering het verkennen van een nieuw bedrijfsmodel moet zijn. Het belang van het nemen van aanvullende maatregelen om de concurrentiepositie structureel te verbeteren wordt door het kabinet echter onderschreven en is een belangrijk onderdeel van de steunvoorwaarden, juist om te voorkomen dat KLM binnen afzienbare tijd weer met financiële hulpvragen bij de overheid aanklopt. Zoals de staatsagent in zijn tweede rapportage uiteenzet, dient KLM nog vorm te geven aan voldoende structurele maatregelen ter versterking van de concurrentiepositie, waarbij naast kostenbesparing ook productiviteitsverbetering een rol zal kunnen spelen.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering de conclusie van de state agent deelt dat er nog geen sprake is van concrete, periodiek en afrekenbare doelstellingen voor duurzaamheid en leefbaarheid (emissies en hinder), omdat, zoals de state agent stelt, deze voorwaarden nog geoperationaliseerd moeten worden? De leden van voornoemde fracties vinden deze constatering van de state agent teleurstellend. Dienen deze doelstellingen niet alsnog als harde voorwaarden te worden gesteld aan KLM? Deelt de regering de mening van deze leden dat de milieuvorwaarden door recente afspraken in Glasgow voor klimaat, en voor het nationale beleid ten aanzien van natuur en stikstof, scherper dienen te worden dan in de Luchtvaartnota/Ontwerp Akkoord Duurzame Luchtvaart die werden herbevestigd in het kader van het herstructureringspakket?

Het kabinet deelt de conclusie van de staatsagent dat de aan het steunpakket verbonden inspanningsverplichtingen van KLM ten aanzien van met name de (actie)plannen duurzaamheid en leefbaarheid nader geconcretiseerd moeten worden. Voor het verwezenlijken van deze plannen is samenwerking tussen een groot aantal partijen vereist. In overleg met de staatsagent wordt gezien op welke wijze de inspanningen van KLM bij deze plannen beter meetbaar en toetsbaar zijn.

De staatsagent geeft daarnaast in zijn rapportage aan dat de lange termijn doelstellingen beter meetbaar en toetsbaar worden door tussentijdse doelen zichtbaar te maken, zodat (eerder) het gesprek met KLM wordt aangegaan als een (tussentijdse) doelstelling niet gehaald dreigt te worden. Het kabinet ondersteunt dit en in overleg met de staatsagent wordt gezien welke bijdrage het kabinet hieraan kan leveren om de inspanningen van KLM beter meetbaar te maken.

We verwachten dat KLM koploper is en zal zijn wat betreft het voldoen aan nieuwe economische, maatschappelijke en milieu en klimaatverwachtingen. Wat bovengenoemde punten betreft verwacht het kabinet van KLM dat zij initiatief neemt en, wanneer andere stakeholders betrokken zijn, een leidende rol op zich neemt. Het kabinet verwacht dat KLM met een plan komt waaruit blijkt hoe zij de lange termijn luchtvaartgerelateerde voorwaarden met een inspanningsverplichting vertaalt in concrete doelen die ook tussentijds meetbaar zijn. In de nieuwe rapportage van de staatsagent en in de bijhorende Kamerbrief van het kabinet wordt aangegeven welke voortgang is gemaakt ten aanzien van de verbeterde monitoring van de luchtvaartgerelateerde voorwaarden. Deze rapportage wordt in mei van dit jaar opgesteld door de staatsagent.

Wat betreft de verwijzing naar Glasgow klimaatafspraken verder nog de opmerking dat de Luchtvaartnota aangeeft dat het kabinet inzet op ambitieuze Europese en mondiale afspraken over CO₂-reductie door de luchtvaart. Wanneer dat lukt, zal Nederland ook bij de uitvoering van die afspraken vooroplopen. De operationalisering van klimaatafspraken in het KLM-steunpakket is niet afhankelijk van de sectorbrede borging van klimaatmaatregelen, zoals een CO₂-plafond en een bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering de uitspraak van Shell in «WNL Op Zondag» van 23 januari 2022 deelt dat van substantiële bijmenging van duurzame brandstoffen voor 2050 geen sprake zal zijn? Wat betekent dat voor KLM?

Het kabinet ziet wel mogelijkheden voor substantiële bijmenging vóór 2050. Dit is onderbouwd in het actieprogramma duurzame brandstoffen dat uw Kamer op 8 maart 2021 heeft ontvangen (Kamerstuk 31 936, nr. 849). Ook de Europese Commissie ziet die mogelijkheden, gezien het *ReFuel EU Aviation* voorstel, gericht op een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen met een ingroei-pad dat start per 2025.

Voor het kabinet is de doelstelling van 14% bijmenging voor de uit Nederland vertrekkende vluchten leidend. Dit correspondeert met het Akkoord Duurzame Luchtvaart, de Luchtvaartnota en de staatsteunvoorwaarden voor KLM. Het kabinet heeft kennisgenomen van de analyse van KLM waarover de staatagent rapporteert, waaruit blijkt dat 10% bijmenging op mondiaal niveau ambitieuzer is dan de genoemde 14%. Of en in welke mate dit daadwerkelijk zo is, hangt onder andere af van de keuzes die KLM maakt over de locaties waar brandstof getankt wordt. Het kabinet stelt vast dat de beide doelstellingen in ieder geval met elkaar te verenigen zijn en juicht extra ambities in de sector toe. Er is voldoende tijd beschikbaar voor KLM om contracten af te sluiten voor de levering van de benodigde duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 16 december¹² hebben reeds enkele bedrijven aangekondigd dat zij op korte termijn zullen investeren in de productie van duurzame brandstoffen in Nederland. Naar verwachting zal de aankondiging van een Europese bijmengverplichting (RefuelEU Aviation) als onderdeel van het Fitfor55 pakket voor verdere investeringen in de productiecapaciteit van duurzame brandstoffen zorgen. Daarmee is aannemelijk dat de doelstelling van KLM in 2030 behaald zal kunnen worden, maar dit blijft afhankelijk van de productiecapaciteit van deze brandstoffen en de vraag hiernaar op mondiaal niveau.

Het kabinet verwacht dat KLM een planning opstelt voor het ingroei-pad waarlangs KLM naar huidig inzicht zal voldoen aan de steunvoorwaarde van 14% bijmenging over 8 jaar.

De leden van de PvdA, GroenLinks en SP-fractie vragen of de regering het bericht kan bevestigen dat KLM onderdeel is van een groep luchtvaartmaatschappijen die zich verzetten tegen de voorstellen van de Europese Commissie omtrent luchtvaart en klimaat? Wat is het oordeel van de regering hierover?

Het kabinet is voorstander van actieve stakeholderparticipatie in de beleidsvorming. Nationaal is hiertoe de Duurzame Luchtvaarttafel opgericht. De aandachtspunten die bedrijven als KLM en Schiphol

¹² Kamerstukken II, 2020–2021, 31 936, nr. 901.

meegewezen kunnen op die manier worden meegewogen in de besluitvorming, net als de inbreng van andere belanghebbenden. Uiteindelijk maken overheden hun eigen afweging waarin alle publieke belangen zijn meegewogen. De besluitvorming over het Fitfor55 pakket is hierop geen uitzondering.

Het is daarnaast aan Air France-KLM en KLM zelf hoe zij communiceren over de Fitfor55-agenda en in welk verband. Als aandeelhouder staan wij daar op afstand van. Dat laat onverlet dat de Nederlandse staat als aandeelhouder, voor zover dit past in deze bevoegdheidsverdeling, uiteraard de verdere verduurzaming van de luchtvaartsector in den brede (waaronder KLM) belangrijk vindt. De staatsagent houdt in het kader van de steunvoorwaarden ook toezicht op de naleving van KLM van de verschillende duurzaamheidsvoorwaarden.

ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de staatsagent concludeert dat KLM voortvarend werk heeft gemaakt van crisismangement en kostenbesparing. Daarmee voldoet het, aldus de staatsagent, aan de voorwaarden van het steunpakket aan KLM. Een eerste vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie is hoe de voorziene grootschalige vlootvernieuwing hierbij past. Het gaat volgens de leden van de ChristenUnie-fractie immers om een majeure investering. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of daar nog voorwaarden aan zijn verbonden?

Volgens KLM zijn de aan te schaffen vliegtuigen (Airbus 320/321neo) veel duurzamer: Deze vliegtuigen verbruiken volgens KLM 15% minder brandstof, verlagen de CO₂-uitstoot met 15%, reduceren het geluid met 50% en de stikstofuitstoot is 30% tot 40% lager. Daarnaast kunnen deze nieuwe vliegtuigen vliegen op 100% duurzame kerosine. Bovendien dragen grotere toestellen (zoals de Airbus A320/321neo) bij aan een structurele productiviteitsgroei, aangezien er voor circa 20% meer ruimte voor stoelen is. De vlootvernieuwing van KLM beantwoordt daarmee belangrijke voorwaarden die zijn gesteld aan het steunpakket. In zijn tweede rapportage van de staatsagent constateert de staatsagent dan ook dat de vlootvernieuwing een bijdrage moet leveren aan meerdere prestatie-indicatoren: vermindering van geluidsoverlast, vermindering van uitstoot van stikstof en ultrafijnstof en vermindering van de CO₂-uitstoot. De dosering, fasering en inpassing van de vlootvernieuwing binnen een bedrijfsstrategie die houdbaar is op de langere termijn, is aan KLM zelf. De nieuwe vliegtuigen worden volgens KLM vanaf 2024 geleverd en vormen onderdeel van de duurzaamheidsstrategie van de KLM. Bovendien is dit geen investering in één keer, maar worden de investeringen over een langere periode gespreid. De vlootfinanciering is onderdeel van de financieringsscenario's die KLM opstelt en staat een aflossing van de lening van de staat binnen de daarvoor gestelde voorwaarden niet in de weg. De staat heeft geen specifieke voorwaarden gesteld aan (investeringen in) de vlootvernieuwing, anders dan de generieke voorwaarden inzake onder meer duurzaamheid die hierboven zijn genoemd.

Ook in het coalitieakkoord zijn geen specifieke afspraken opgenomen over vlootvervanging. In algemene zin geldt wel dat de inzet van nieuwe vliegtuigen kan bijdragen aan een palet van beleidsdoelen. Bijvoorbeeld aan het verlagen van de brandstofkosten en het verlagen van de uitstoot (zowel absoluut als per passagierskilometer).

Volledigheidshalve: de staatsagent constateert niet dat KLM voldoet aan alle voorwaarden uit het steunpakket. Ten aanzien van de voorwaarde dat facilitering van mogelijke belastingontwijking wordt beëindigd constateert de staatsagent dat KLM passende maatregelen moet nemen om deze facilitering te stoppen. Daarnaast zijn er volgens de staatsagent, in lijn met de voorwaarden van het steunpakket, nog aanvullende maatregelen vereist om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren.

Verwacht de staatsagent krimp of juist groei van de luchtvaart en wat is hierop de visie van de regering? Wat zal het effect zijn op de leefbaarheid rond Schiphol en de klimaatvereisten?

De staatsagent doet in zijn rapportage geen uitspraken over de ontwikkeling van het luchtvervoer. Prognoses gaan er vanuit dat de vraag naar luchtvervoer zal herstellen zodra de vanwege Covid-19 geldende reisrestricties versoepeld worden. Het tempo van herstel zal waarschijnlijk niet voor alle passagierssegmenten gelijk zijn. Onder andere McKinsey en het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) wijzen erop dat het zogenoemde leisure verkeer naar verwachting als eerste zal herstellen, daarna zal het zakelijk segment volgen. Rond 2025 zou ook het zakelijke verkeer weer op het niveau van voor Covid kunnen komen. De verdere ontwikkeling van het luchtvervoer dient uiteraard plaats te vinden binnen de kaders die we stellen t.a.v. leefbaarheid en duurzaamheid.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat besparing op arbeidsvoorwaarden deel uitmaken van de beoogde reductie van de arbeidskosten. Kan dit onderdeel wat nader worden uitgewerkt en toegelicht? Wat gebeurt er indien de arbeidsgerelateerde voorwaarden voor staatssteun aan KLM niet worden gerealiseerd? Wanneer en onder welke condities zal het einde van de financiële steun aan KLM in het vizier komen?

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat ruim 6.000 van de 32.000 arbeidsplaatsen zijn uitgefaseerd. Was er beleid om de betrokken KLM-medewerkers elders onder te brengen? Was en is er een politiek van gericht transitiebeleid? Spelen de vakbonden hierbij een rol?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarnaast hoe de medewerkers oordelen over de arbeidskostenbesparing en herziening van de arbeidsvoorwaarden bij KLM? Is er consensus? Ook wat betreft de vermindering van de renummeratie aan het (top)management? Wordt er herstel van de personeelsomvang verwacht?

KLM heeft afspraken gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. In de Kamerbrief van 3 november 2020 is dit nader toegelicht:

- Met het gehele cockpitpersoneel is, op verzoek van de vakbonden, een gelijke bijdrage afgesproken ter hoogte van ruim 19%. Dit is het gewogen gemiddelde van de individueel benodigde afdrachten conform de afgesproken kaders. Deze bijdrage wordt onttrokken uit eerder afgesproken loonstijgingen, de winstuitkering over 2019 en eindejaarsuitkeringen. Deze afspraken hebben een looptijd tot maart 2022.
- Voor het cabine en grondpersoneel is een lineair oplopende bijdrage afgesproken, die start bij 0% voor werknemers met een inkomen van 1 keer modaal en oploopt tot 20% bij een inkomen vanaf 3 keer modaal. Afhankelijk van de hoogte van de desbetreffende bijdrage, wordt dit eveneens onttrokken uit middelen als eerder afgesproken loonstijgingen, de winstuitkering over 2019 en eindejaarsuitkeringen. Voor

werknemers met een inkomen tot 1,5 keer modaal betekent dit dat de bijdrage bestaat uit het afzien van (een deel van) de eerder afgesproken loonstijgingen. Deze afspraken hebben een looptijd tot en met december 2022.

- De gehele topmanagementlaag levert een bijdrage van ruim 20%. Dit bestaat uit het niet doorvoeren van eerder afgesproken loonstijgingen en het afschaffen van het korte en lange termijn variabele inkomen gedurende de looptijd van het steunpakket. De directie levert een bijdrage van tussen de 40% en 65%. Dit bestaat uit het afschaffen van het korte en lange termijn variabel inkomen gedurende de looptijd van het steunpakket.
- De vakbonden en KLM zijn een schriftelijke commitmentclausule overeengekomen waarin de vakbonden toezeggen ook na afloop van de hierboven genoemde afspraken, en voor de hele duur van de looptijd van het steunpakket, via de arbeidsvoorwaarden een bijdrage aan de kostenreductie te zullen leveren.

Er is voor het kabinet geen reden om aan te nemen dat de vakbonden en KLM deze voorwaarden niet nakomen gedurende de looptijd van het steunpakket.

KLM heeft de reductie van 6.000 arbeidsplaatsen kunnen uitvoeren zonder dat daarbij volgens KLM gedwongen ontslagen zijn gevallen. Er is gebruik gemaakt van een breed instrumentarium, waaronder: (i) het doorvoeren van een personeelsstop (geen aannames van buiten); (ii) het breed aanbieden van een vrijwillige vertrekregeling; (iii) herplaatsing intern; (iv) het faciliteren van een overstap naar een andere sector; (v) bemiddeling van werk naar werk; (vi) het niet verlengen van bepaalde tijdcontracten en (vii) het terug brengen van uitzendkrachten. Met vakbonden is hierover overleg gevoerd en het instrumentarium is in CAO-protocollen vastgelegd. KLM verwacht dat de personeelsomvang deels zal herstellen, mede afhankelijk van de productietoename en enkel voor zover deze gekoppeld is aan de productie gerelateerde functies.

Door KLM is aangegeven dat de condities met betrekking tot arbeidsvoorwaarden in bepaalde segmenten van de arbeidsmarkt een knelpunt beginnen te vormen. Zoals aangegeven in zijn rapport heeft de staatsagent KLM gevraagd de knelpunten te specificeren en met benchmarkinformatie te onderbouwen.

Wat betreft uw vraag over wanneer en onder welke condities het einde van de financiële steun aan KLM in het vizier komt, is het van belang om te noemen dat KLM op dit moment geen extra liquiditeit nodig heeft. Bovendien heeft KLM nog ongeveer EUR 2,4 miljard beschikbaar aan niet-getrokken gelden onder de directe lening en kredietfaciliteit. Wel heeft de balans van KLM versterking nodig, en daarover is de staat in gesprek met (onder andere) KLM. Het kabinet informeert uw Kamer hier periodiek vertrouwelijk over. KLM geeft steeds aan dat voor zowel deze steun als bij eventuele kapitaalsteun haar prioriteit ligt bij het zo snel mogelijk terugbetalen van de steun.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de staatsagent en het kabinet het idee hebben dat het beleid om de concurrentiepositie en productiviteit van KLM te verbeteren inmiddels zoden aan de dijk heeft gezet.

Er zijn nog, in lijn met de voorwaarden van het steunpakket, aanvullende maatregelen vereist om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren. Zoals de staatsagent aangeeft in zijn tweede voortgangsrapportage zijn de inspanningen van KLM er in de eerste periode van de

crisis vooral op gericht geweest de crisis te beheersen, onder meer door de kosten te reduceren. De scenario's van KLM voor de jaren na 2022 voldoen volgens de staatsagent tot dusverre niet aan de voorwaarden van het steunpakket. Het beleid van KLM om de concurrentiepositie en productiviteit structureel te verbeteren moet in de loop van dit jaar vorm krijgen, onder meer in het kader van de vernieuwing van de cao's die aflopen.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat het beleid van KLM in het terugdringen van belastingontwijking door medewerkers – met name piloten – die in het buitenland wonen, wat slapjes oogt en onderwerp van maatschappelijke verontwaardiging is. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of actiever beleid in de ogen van kabinet en staatsagent niet geboden is? Bijvoorbeeld door aanscherping van fiscaal beleid? Bestrijding van belastingontwijking staat immers hoog op de prioriteitsagenda van de nieuw aangetreden regering. De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat ook werknemers die in het buitenland wonen profiteren van de staatssteun aan KLM. Deze steun komt bovenop de royale woon-werkvergoeding voor KLM-medewerkers die niet in Nederland wonen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of dit alles is te rechtvaardigen vanuit billijkheidsoverwegingen? Moet KLM hier niet meer verantwoordelijkheid nemen? Ligt het niet voor de hand de huidige woon-werkregelingen te synchroniseren met wat in Nederland gebruikelijk is? Het valt de leden van de ChristenUnie-fractie op dat de kamerbrief hier geen afgewogen mening biedt.

Medewerkers van KLM kunnen (bijvoorbeeld) in Spanje wonen en gebruik maken van aldaar geldende aanzienlijk gunstigere nationale belastingcondities dan die gelden voor de medewerkers van KLM die in Nederland wonen. Op grond van het belastingverdrag tussen Nederland en Spanje heeft Nederland geen heffingsrecht over het inkomen van medewerkers van KLM die in Spanje wonen. Aanscherping van Nederlandse regels kan daarbij dus geen rol spelen.

In de steunvoorwaarden is afgesproken dat KLM facilitering van mogelijke belastingontwijking beëindigt. De staatsagent heeft vanaf juni 2021 onderzoek gedaan naar de facilitering van mogelijke belastingontwijking door KLM. Volgens de staatsagent kan het door KLM aanbieden van kosteloos buitenlands woon-werkverkeer worden opgevat als facilitering van mogelijke belastingontwijking. Het is de verantwoordelijkheid van KLM als werkgever om dit te beëindigen en met een passende oplossing te komen. De staatsagent geeft terecht aan dat van KLM kan worden verwacht dat mogelijke belastingontwijking door werknemers het bedrijf tot zorg is, zeker wanneer daarbij gebruik wordt gemaakt van faciliteiten die door het bedrijf worden geboden.

Het is nu eerst aan KLM om op korte termijn met een voorstel voor een passende oplossing te komen en daarover in gesprek te treden met de staatsagent. De staatsagent zal deze aangeboden oplossing vervolgens beoordelen. De staatsagent blijft hierover in gesprek met het kabinet. Het kabinet vindt dit een belangrijk onderwerp, dus de Minister van Financiën spreekt op korte termijn ook met KLM over dit punt. Tijdens dit gesprek zal de Minister van Financiën aangeven dat facilitering van mogelijke belastingontwijking vanzelfsprekend zeer onwenselijk is en dat KLM moet acteren op de bevindingen van de staatsagent.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat hinderreductie door KLM een belangrijke opgave voor het bedrijf is en onderdeel van de voorwaarden voor het steunpakket. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben behoefte aan meer concrete gegevens of dit traject op koers ligt.

Voldoet de implementatie van de steunvoorwaarden aan de verwachtingen? Bijvoorbeeld wat het aantal nachtvluchten betreft. Wat is hier het eindbeeld? Eenzelfde vraag geldt voor het afstemmen van nabije vliegbestemmingen (waaronder Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn) op het vervoer per trein. Worden hier stappen gemaakt? Een vermindering van het aantal huidige vluchten naar bijvoorbeeld Brussel van 5 naar 4 keer per dag, maakt niet echt indruk. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de regering deze vaststelling deelt?

Wat betreft nachtvluchten is in de voorwaarden van het steunpakket vastgelegd dat KLM gebonden is aan de inzet om het totaal aantal nachtvluchten op Schiphol substantieel te verminderen naar uiteindelijk 25.000. De eerste stap van 32.000 nachtvluchten naar 29.000 nachtvluchten legt het kabinet vast in het komende Luchthavenverkeersbesluit (LVB1). In de Tweede Kamerbrief van 10 december 2021 over ontwikkelingen rond de vaststelling van het LVB is aangegeven dat er een traject is ingezet om duidelijkheid te krijgen over de natuurvergunning van Schiphol. Deze duidelijkheid is nodig om het LVB en daarmee de gewenste reductie van nachtvluchten definitief te kunnen vastleggen. In de tussentijd wordt in overleg met betrokken partijen, waaronder KLM, gesproken over een gebalanceerde aanpak van de nachtreductie in het kader van de Europese regelgeving.

Wat betreft het vervoer per trein kan het volgende worden aangegeven. Als voorwaarde voor steunverlening heeft KLM zich in 2020 gecommitted aan de implementatie van het uitvoeringsplan hinderreductie en de uitvoeringsagenda Air Rail. Zoals door de staatsagent in zijn tweede voortgangsrapportage is uiteengezet, is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een lijst van relevante acties geïdentificeerd waarmee KLM de afgesproken bijdrage kan leveren aan deze uitvoeringsagenda's, waarbij naast KLM ook andere partijen betrokken zijn. Op basis hiervan is aan KLM gevraagd welke acties zijn verricht en is door het ministerie aangegeven dat naar zijn waarneming KLM de noodzakelijke stappen zet. Naar aanleiding van deze exercitie is de staatsagent tot de slotsom gekomen dat scherpere monitoring nodig is. Bezien wordt of de monitoring op onderdelen meer op het behalen van concreet resultaat kan worden toegespitst, waarbij van KLM wordt verwacht dat zij een actieve rol vervult. Om scherper te gaan analyseren wat KLM kan bijdragen specifiek aan de Air Rail agenda, zal de staatsagent ondersteuning door externe deskundigen betrekken en onderscheid maken tussen het publieke belang van de netwerkqualiteit van Schiphol en het commerciële hub-belang van KLM.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de rapportage van de staatsagent dat de Boeing 737 toestellen van KLM en Transavia in de komende periode worden vervangen door Airbus A320/321neo. Hoe ziet het financieringsplaatje eruit en hoe verhoudt zich deze vernieuwingsfinanciering tot de staatssteun aan KLM?

Zoals hierboven ook aangegeven, zullen de nieuwe vliegtuigen volgens KLM vanaf 2024 worden geleverd en vormen deze onderdeel van de duurzaamheidsstrategie van de KLM. Bovendien is dit geen investering in één keer, maar worden de investeringen over een langere periode gespreid. De vlootfinanciering is onderdeel van de financieringsscenario's die KLM opstelt en staat een aflossing van de lening van de staat binnen de daarvoor gestelde voorwaarden niet in de weg.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de staatsagent en het kabinet oordelen over het verschil in Figuur 2 van de rapportage in CO₂-uitstoot tussen de steunvoorwaarde en de KLM-ambitie? Graag een verheldering van dit punt. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben eenzelfde vraag betreft de achterblijvende bijmenging met niet-fossiele brandstoffen. Op langere termijn liggen de KLM-ambities rond bijmenging evenwel boven de voorwaarden in het steunpakket. Hoe realistisch acht de regering deze ambities?

De voorwaarde die in 2020 door de Staat is verbonden aan de steunverlening aan KLM luidt dat de CO₂-uitstoot van de uit Nederland vertrekkende vluchten van de KLM-groep in 2030 zal zijn teruggebracht tot het niveau in 2005. In Figuur 2 laat de staatsagent zien dat al voor de steunverlening, in 2019, de CO₂-uitstoot van de totale vluchtoperatie van de KLM-groep 4% lager was dan het niveau van 2005. Het is de ambitie van KLM om deze CO₂-uitstoot in 2030 te reduceren tot 15% onder het niveau in 2005. Hoewel dit een bredere definitie van CO₂-uitstoot betreft (de totale vluchtoperatie in plaats van alleen de uit Nederland vertrekkende vluchten), is het wel een goede benadering aangezien het merendeel van de vluchten van KLM van of naar Schiphol plaatsvindt. De figuur duidt er dus op dat KLM al voor de coronacrisis voldeed aan de voorwaarde van het steunpakket (in 2020–2021 zelfs ruimschoots vanwege de terugval in de luchtvaart), en de ambitie heeft er in 2030 ruimschoots aan te voldoen.

Voor het kabinet is de doelstelling van 14% bijmenging voor de uit Nederland vertrekkende vluchten leidend. Dit correspondeert met het Akkoord Duurzame Luchtvaart, de Luchtvaartnota en de steunvoorwaarden voor KLM. Het kabinet heeft kennisgenomen van de analyse van KLM waarover de staatsagent rapporteert, waaruit blijkt dat 10% bijmenging op mondiaal niveau ambitieuzer is dan de genoemde 14%. Of en in welke mate dit daadwerkelijk zo is, hangt onder andere af van de keuzes die KLM maakt over de locaties waar brandstof getankt wordt. Het kabinet stelt vast dat de beide doelstellingen in ieder geval met elkaar te verenigen zijn en juicht extra ambities in de sector toe. Er is voldoende tijd beschikbaar voor KLM om contracten af te sluiten voor de levering van de benodigde duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 16 december¹³, hebben reeds enkele bedrijven aangekondigd dat zij op korte termijn zullen investeren in de productie van duurzame brandstoffen in Nederland. Naar verwachting zal de aankondiging van een Europese bijmengverplichting (RefuelEU Aviation) als onderdeel van het Fitfor55 pakket voor verdere investeringen in de productiecapaciteit van duurzame brandstoffen zorgen. Daarmee is aannemelijk dat de doelstelling van KLM in 2030 behaald zal kunnen worden, maar dit blijft afhankelijk van de productiecapaciteit van deze brandstoffen en de vraag hiernaar op mondiaal niveau. Zoals eerder aangegeven, verwacht het kabinet dat KLM een planning opstelt voor het ingroeipad waarlangs KLM naar huidig inzicht zal gaan voldoen aan de steunvoorwaarde van 14% bijmenging over 8 jaar.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat de Europese «use it or lose it policy» verlangt van luchtvaartmaatschappijen dat ze hun tijdslots benutten en onderhouden. Dat noopt deze maatschappijen om in deze tijd van reisbeperkingen met nagenoeg lege toestellen te vliegen om hun start- en landingsrechten in en na de coronapandemie te verzekeren. Alleen al bij Lufthansa blijkt het om 18.000 overbodige vluchten te gaan. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe KLM om gaat met dit

¹³ Kamerstukken II, 2020–2021, 31 936, nr. 901.

beleid om en om welke aantallen lege vluchten gaat het? De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hier ook naar de opvatting van het kabinet. Is dit niet een absurde situatie met desastreuze milieuaffecten? Heeft de regering hier voorwaarden gesteld in het kader van de staatssteun aan KLM of is dit primair een Brusselse aangelegenheid?

De Europese Commissie heeft voor versoepeling van de slotregelgeving gezorgd om te voorkomen dat er leeg gevlogen moet worden vanwege de pandemie. De Europese Commissie heeft half december 2021 schriftelijk kenbaar gemaakt voornemens te zijn om de huidige versoepelde regelgeving rond slots, de zogenaamde «slot relief rules», voort te zetten voor het komende zomerseizoen.

Op basis van data en gesprekken met stakeholders heeft de Europese Commissie het «use-it-or-lose-it»-percentage voor het lopende winterseizoen vastgesteld op 50%. Een luchtvaartmaatschappij maakt weer aanspraak op dezelfde slotreeks wanneer zij minimaal 50% van de slotreeks daadwerkelijk heeft gevlogen. Voor het komende zomerseizoen heeft de Europese Commissie het verlaagde percentage vastgesteld op 64%. Dit verlaagde percentage dient voor een volledig beeld in samenhang te worden gezien met de extra mogelijkheid die de EU Slotverordening biedt om slots terug te geven aan de slotcoördinator als deze vanwege de pandemie met bijvoorbeeld reisbeperkingen niet gebruikt kunnen worden. Deze zogenaamde «Justified-Non-Use-of-Slots» (JNUS) mogelijkheid zorgt er in combinatie met het verlaagde «use-it-or-lose-it» percentage voor dat er niet leeg gevlogen hoeft te worden om aanspraak te kunnen blijven maken op historische rechten op slots.

De Nederlandse slotcoördinator heeft laten weten dat in het lopende winterseizoen het percentage «gevlogen slots» op Schiphol eind januari rond de 62% uitkomt. Dat percentage bevat ook de «Justified-Non-Use-of-Slots» (JNUS). Lege vluchten zijn dus niet aan de orde voor de rest van het nog lopende winterseizoen om aanspraak te blijven maken op historische rechten. De slotcoördinator verwacht vergelijkbare percentages op de andere twee gecoördineerde luchthavens.

De bevoegdheid van de Europese Commissie om de huidige «slot relief rules» te verlengen verloopt eind februari dit jaar. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Europese Commissie verzocht om spoedig meer duidelijkheid te geven over de mogelijkheden na het komende zomerseizoen en ervoor te zorgen dat de huidige COVID-19 bepalingen in de EU Slotverordening of vergelijkbare maatregelen in stand blijven om te voorkomen dat er leeg gevlogen moet worden vanwege de pandemie.

KLM heeft aangegeven zich vanaf het begin van de crisis op het standpunt te hebben gesteld dat enkel wordt gevlogen wanneer een vlucht «cash positief» kan worden uitgevoerd. Dat betekent dat de optelsom van passagiersinkomsten en vrachtinkomsten cash moet opleveren. Door de verlaagde «use it or lose it policy» gedurende het hele IATA-seizoen efficiënt te benutten is er volgens KLM geen situatie ontstaan dat er met lege vluchten gevlogen wordt. Gegeven de huidige voorziene marktvrage naar vliegtickets in combinatie met het bovengenoemde «cash positief» standpunt verwacht KLM bovendien dat dit niet zal gebeuren.

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe de staatsagent heeft vastgesteld dat de totale staatssteun van meer dan € 6 miljard aan KLM niet ook ten goede is gekomen aan Air France?

De leden vragen aan de staatsagent en de regering of KLM zelf een reactie heeft gegeven op de rapportage van de staatsagent. Zo ja, wat was de inhoud daarvan?

Door KLM is aan de staatsagent gerapporteerd dat gedurende de looptijd van het steunpakket geen dividend is uitgekeerd en de liquide middelen verkregen door middel van de lening en de garantie van de staat uitsluitend zijn aangewend ten behoeve van de KLM-groep. De reactie van KLM op de bevindingen is door de staatsagent meegewogen bij de afronding van de rapportage.

Partij van de Dieren

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat de staatsagent een onderzoek aankondigt naar de betekenis van KLM voor de regio/ Nederlandse economie. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister kan toezeggen dat er in elk geval tot de uitkomsten van dat onderzoek bekend zijn geen overheidsgeïd naar KLM zal gaan, dat wil zeggen geen aankoop aandelen, geen kredieten en geen garanties?

De staatsagent heeft geen onderzoek aangekondigd naar de betekenis van KLM voor de regio en/of Nederlandse economie. De staat heeft met KLM afgesproken dat KLM zijn netwerk zal ontwikkelen in overeenstemming met het bestaande selectiviteitsbeleid, de Luchtvaartnota en het op basis daarvan vast te stellen beleidskader netwerkkwaliteit. Dit beleidskader netwerkkwaliteit is maatgevend volgens de staatsagent om te beoordelen in hoeverre KLM aan deze voorwaarde voldoet, maar nog niet beschikbaar is. Om monitoring toch mogelijk te maken zal de staatsagent, in overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bezien op welke wijze, in afwachting van en aanvulling op dit beleidskader, het betrekken van externe luchtvaart-deskundigheid kan helpen om (de plannen voor) de ontwikkeling van het netwerk van de KLM-groep te kunnen monitoren en te beoordelen. Het kabinet steunt dit initiatief en zal de staatsagent hierin bijstaan. Ook van KLM wordt verwacht dat zij de staatsagent ondersteunt waar nodig.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat indertijd in ruil voor steun eisen zijn gesteld aan de beloning van (delen van) het KLM-personeel. Deze leden ontvangen graag een overzicht van de beloning van KLM-personeel (bemensing) en van a) andere gevestigde luchtvaartmaatschappijen, zoals Lufthansa, en b) zogenaamde prijsvechters die eveneens in Nederland actief zijn.

Met KLM is de afspraak gemaakt dat zij de beïnvloedbare kosten met tenminste 15% verlagen met als doel de concurrentiepositie van KLM te verbeteren. Onderdeel van de afspraken is dat het personeel via de arbeidsvoorwaarden een substantiële bijdrage levert, langs het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Het is primair aan KLM om verder invulling te geven aan de afspraken en aan de staatsagent om te controleren of KLM zich daaraan houdt. De staat heeft dus geen reden om te beschikken over overzichten van de beloning van KLM-personeel of andere vliegtuigmaatschappijen en heeft die gegevens dan ook niet. Over de beloning van de directie en de raad van commissarissen rapporteert KLM in zijn jaarverslag.¹⁴

¹⁴ <https://www.klm.nl/en/information/corporate/publications>.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat volgens een reportage van EénVandaag van mei 2021 veel piloten zonder werk zitten. Wat betekent dit voor de Minister voor de mogelijkheid voor KLM om te korten op de arbeidsvoorwaarden van piloten?

Voor het antwoord hiervoor verwijzen wij naar het antwoord op de vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie: KLM heeft afspraken gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schoulers de zwaarste lasten dragen. Deze afspraken zijn al in 2020 gemaakt en indertijd niet afhankelijk geweest van de beschikbaarheid van piloten. In 2022 zal de invulling van deze afspraken in het kader van de vernieuwing van de cao's dienen te worden geactualiseerd. Dat is primair aan KLM, waarbij zij de ontwikkelingen in de arbeidsmarkt voor piloten daar al dan niet bij mee kunnen wegen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het klopt dat de vraag naar landingsrechten op Schiphol groter is dan het aanbod en dat KLM vanuit marktperspectief dus te weinig betaalt voor landingsrechten?

De vraag naar slots (het recht om op een bepaalde datum en tijdstip te mogen starten of landen) op Schiphol is structureel groter dan de luchthavencapaciteit toelaat. De slots worden verdeeld op basis van de allocatiecriteria van de EU-slotverordening. De slots zijn in Nederland niet verhandelbaar en er bestaat op Schiphol dan ook geen markt hiervoor. *De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat duurzaamheidsbeleid volgens het kabinet vraagt om een hogere CO₂ prijs. Een hogere CO₂ prijs betekent hogere kosten voor KLM, en de Nederlandse overheid heeft een financieel belang in KLM. Erkent de Minister een spanningsveld, en zo ja hoe denkt zij daarmee om te zullen gaan?*

Het kabinet is van mening dat de gestelde voorwaarden een gebalanceerd pakket vormen. Het pakket geeft KLM de ruimte om weer financieel gezond te worden én geeft een impuls aan maatregelen op het gebied van duurzaamheid, omgevingskwaliteit en netwerkkwaliteit. Sector-brede beprijzing doet daar geen afbreuk aan, mits dit wordt geïmplementeerd met voldoende oog voor het gelijke speelveld. Door de opbrengst van de hogere nationale vliegticketbelasting bovendien deels te gebruiken voor de verduurzaming van de luchtvaart en voor vermindering van leefomgevingseffecten, zoals in het coalitieakkoord genoemd, levert het kabinet ook zelf een bijdrage aan die publieke belangen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat de vakbonden van KLM hun zorgen hebben geuit naar aanleiding van de rapportage door de staatsagent. Wat zegt dit volgens de Minister over de cultuur en de gevoelde urgentie voor noodzakelijke aanpassingen binnen KLM?

Het kabinet heeft duidelijke afspraken gemaakt met KLM over de voorwaarden die zijn verbonden aan het steunpakket en het kabinet gaat ervanuit dat KLM deze afspraken uitvoert. Het kabinet respecteert de positie van de sociale partners binnen de onderneming en het staat de vakbonden vrij om hun zorgen over de rapportage van de staatsagent te delen, maar het kabinet ziet geen aanleiding om zijn eerdere positieve oordeel over de rapportage van de staatsagent, dat is gedeeld met uw Kamer in de begeleidende Kamerbrief van 21 januari 2022 en met de Tweede Kamer tijdens het commissiedebat Staatsdeelnemingen op 26 januari, te herzien.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat de Aviation Alliance, waar AFKLM en Schiphol Groep deel van uitmaken, onlangs kritiek hebben geuit op de Europese klimaatplannen (Fitfor55). De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe de Minister hier tegenaan kijkt, gegeven de Nederlandse steun aan KLM en gegeven het feit dat de staat grootaandeelhouder van KLM is en dat de staat aandeelhouder is van Schiphol Groep?

Het kabinet is voorstander van actieve stakeholderparticipatie in de beleidsvorming. Nationaal is hiertoe de Duurzame Luchtvaarttafel opgericht. De aandachtspunten die bedrijven als KLM en Schiphol meegeven kunnen op die manier worden meegewogen in de besluitvorming, net als de inbreng van andere belanghebbenden. Uiteindelijk maken overheden hun eigen afweging waarin alle publieke belangen zijn meegewogen. De besluitvorming over het Fitfor55 pakket is hierop geen uitzondering.

Het is daarnaast aan Air France-KLM, KLM en Schiphol Groep zelf hoe zij communiceren over de Fitfor55-agenda en in welk verband. Als aandeelhouder staan wij daar op afstand van. Dat laat onverlet dat de Nederlandse staat als aandeelhouder, voor zover dit past in deze bevoegdheidsverdeling, uiteraard de verdere verduurzaming van de luchtvaartsector in den brede (waaronder KLM) belangrijk vindt. De staatsagent houdt in het kader van de steunvoorwaarden ook toezicht op de naleving van KLM van de verschillende duurzaamheidsvoorwaarden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie geven aan dat de hoogste koers van AF/KLM in 2021 5,96 euro was. De koers is daarna gedaald en staat nu op minder dan 4 euro. Dat betekent dat het vertrouwen van de markt in de toekomstige waarde van KLM verder is afgenomen. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen welke redenen daar volgens de Minister van Financiën voor zijn?

Er was het afgelopen jaar veel onzekerheid omtrent COVID-19 en de opkomsten van nieuwe virusvarianten. Dit heeft een negatieve druk gehad op koersontwikkeling van de aandelen van de luchtvaartmaatschappijen, waaronder ook Air France – KLM.

Dat meerdere traditionele luchtvaartmaatschappijen geraakt zijn sindsdien is terug te zien aan de ontwikkeling van de aandelprijs van zowel AFKL als directe Europese concurrenten. Lufthansa had haar hoogste sluitprijs op 3 maart met een prijs van EUR 9,12 (gecorrigeerd voor de aandelenemissie). Afgelopen vrijdag 28 januari was dit gezakt naar EUR 6,79, een verlies van 25.6%.

LAG (onder andere eigenaar van British Airways) sloot op 3 maart op GBP 2,17. Op vrijdag 28 januari sloten ze op GBP 1,54, een verlies van 28,7%. In 2021 was de hoogste sluitprijs voor het aandeel AFKL EUR 5,63, dit was op 1 maart. Dit was op 28 januari nog EUR 3,97, een verlies van 29,5%. Dit geeft weer dat we over de hele breedte van traditionele luchtvaartmaatschappijen een daling in aandelenkoersen hebben gezien sinds maart 2021.