

## 12

### Aandelenemissie Air France-KLM

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022 (Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM) ( 36108 )**.

**De voorzitter:**

Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM (36108). Ik heet de minister van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in de Eerste Kamer. Ik heb begrepen dat de heer Crone het woord wenst voor een ordevoorstel. Het woord is aan de heer Crone.

**De heer Crone (PvdA):**

Voorzitter. We hebben minder dan een uur geleden een brief gekregen over hoe het zit met de governance in de board van Air France-KLM. Daarin lezen we een paar dingen die we nog niet eerder hebben gehoord over de verantwoordelijkheden van afhankelijke en onafhankelijke leden van de board. Ik wil graag de gelegenheid krijgen om de minister daar een ophelderingsvraag over te stellen — geen politiek debat — want dit maakt nogal uit en deze informatie hadden we niet eerder dan een uur geleden. Daarom vroeg ik ook om dit debat een halfuur uit te stellen. Het lijkt me dienstig om nu die ophelderingsvraag te stellen. Na het ophelderingsantwoord kunnen we gewoon de eerste termijn doen.

**De voorzitter:**

Dus u wilt één vraag stellen waarop één antwoord komt. Ik constateer dat niemand zich er tegen verzet om dit even te doen. Meneer Crone, u krijgt het woord voor die ene vraag. U moet wel zeggen aan wie van de bewindspersonen de vraag gericht is.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik vermoed dat dit een vraag is voor de minister verantwoordelijk voor staatsdeelnames, dus de minister van Financiën.

We hebben net de brief gekregen waarin wordt gezegd dat sinds 2004 tot de aankoop van aandelen in 2019 Nederland een lid van de board had. Maar dat was een onafhankelijk lid. En een onafhankelijk lid mag niet alles vertellen aan de Staat en zit er ook niet namens de Staat. Het lid wordt overigens wel voorgedragen. Na de aandelenaankoop in 2019 werd de Nederlandse board member afhankelijk lid. Een afhankelijk lid mag alle informatie delen, alle stukken, met de Nederlandse Staat. Het lid deelt de stukken van de vergadering en er mag afstemming plaatsvinden over de in te nemen positie in de board. De visie van de Nederlandse Staat mag aan de board member worden meegegeven. Uiteraard zit iemand er ook om naar de anderen te luisteren en een eigen standpunt in te nemen, maar iemand zit er ook als — laat ik het oneerbiedig zeggen — stroman van Nederland. Dat is sinds 2019, omdat we toen die aan-

delenuitbreiding hebben gekregen. Vervolgens — dat is het cruciale punt — zegt het kabinet nu: de board van Air France-KLM zou kunnen overwegen om de status van de Nederlandse board member te wijzigen naar "onafhankelijk", dus naar die mindere positie van voor 2019. Er staat: "zou kunnen overwegen" als ons aandeel verwaterd tot 2%-3%.

Het draait mij om het woord "afstemming". Kennelijk kan een afhankelijk lid daar als het ware met de Nederlandse opdracht zitten. Het kabinet zegt dan ook: daarom zit zo iemand in de Sustainable Development and Compliance Committee en kan medebersadslagen over bijvoorbeeld het netwerk. Dat lijkt me ook goed. Uiteraard maakt het uit of iemand die daar zit afhankelijk of onafhankelijk is. We hebben dit in geen van de voorgaande stukken gelezen, laat staan begrepen. Dat ligt natuurlijk ook aan ons. We hebben dat nooit zo gelezen. Het ging steeds over meer of minder informatiepositie, maar ik vind een informatiepositie wat minder zwaar wegen dan een afstemmingspositie. Ik wil graag aan de minister vragen of ik het goed heb samengevat. Ik heb zo veel mogelijk geciteerd uit uw brief, maar misschien heb ik het toch niet goed begrepen. Het maakt nogal uit, misschien ook voor anderen in de eerste termijn. De concrete vraag is de volgende. Hier staat: de board van Air France-KLM zou kunnen overwegen om de status van Nederland terug te brengen naar "onafhankelijk".

**De voorzitter:**

Ik kan me voorstellen dat de minister van Financiën misschien even een korte schorsing wil. Of bent u in de gelegenheid om direct te antwoorden, minister? Dat is het geval. Dan geef ik het woord aan de minister van Financiën.

**Minister Kaag:**

Dank. Dank ook dat de brief zo aandachtig is gelezen. Twee dingen. "Afhankelijk" betekent eigenlijk "onafhankelijk in de exercitie van de taken", oftewel: de afhankelijke board member neemt inderdaad de instructie aan, mag volledig informatie delen en zit daar actief om het Nederlands belang te dienen. Voorheen, voor we de aandelen kochten, hadden we daar inderdaad een onafhankelijke board member. Die kon en mocht geen informatie delen. Wat er in de brief wordt benoemd en wat we eerder hebben gewisseld, ook publiekelijk met de Tweede Kamer, is: mocht het publiek belang verwateren doordat Nederland niet deelneemt aan een aandelenemissie van Air France-KLM, zou het kunnen dat de positie van onze board member verandert. Als we bijvoorbeeld op 2% uitkomen, dan is er een reëel risico — we kunnen dat niet bevestigen — dat de board member dan weer onafhankelijk wordt. We zouden dan dus geen zicht meer hebben op de informatie en ook geen sturing meer hebben.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dit was de uitvoering van het ordevoorstel. We gaan er geen debat over voeren. Als u nog een vraag wilt stellen, vergt dat weer een nieuw ordevoorstel, meneer Otten. Nu loopt het namelijk uit de hand. Als u nog meer vragen wilt stellen, vind ik dat prima. Dan ga ik schorsen en een extra debat plannen. Ik geef nu de minister nog de kans om wat te zeggen, maar ik geef geen gelegenheid voor vervolgvragen. Dat was namelijk niet het ordevoorstel van de heer Crone.

**Minister Kaag:**

Wellicht ter geruststelling van de heer Crone wil ik het volgende zeggen. Ik weet niet wat er in 2004 of eerdere jaren is gewisseld. Ik wil dat graag nog een keer in de toekomst richting deze Kamer bevestigen. Het is op zich informatie die eerder niet echt acuut werd, want de discussies over kapitaalsteun die recent, de afgelopen jaren, hebben plaatsgevonden, gingen natuurlijk niet over deze posities.

Dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister. Dan gaan we nu door met het reguliere debat.

De beraadslaging wordt geopend.

**De voorzitter:**

Ik geef het woord aan de heer Vendrik namens de fractie van GroenLinks.



**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Voorzitter, dank u wel. Laat ik dan meteen één vervolgvraag stellen en dan herneem ik mijn bijdrage. De brief die zojuist door het kabinet is verstuurd, zegt: de board van Air France-KLM zou kunnen overwegen om de status van de Nederlandse board member te wijzigen. "Zou kunnen overwegen", hoe moet ik me dat voorstellen? Het is geen zekerheid. Het zou kunnen. Daar zijn vast regels voor, want dit is een nogal betekenisvolle wijziging van de status van een board member. Dat kan je niet zomaar even bij meerderheid besluiten, vermoed ik. Kortom, hoe zit dat proces er dan uit? Kan het kabinet ons straks in zijn termijn meer vertellen, want de suggestie is dat we dat risico niet mogen lopen. Als we dat risico wellicht wel willen nemen door niet deel te nemen aan deze aandelenparticipatie, verdient het op z'n minst wel duidelijkheid hoe dit zich dan feitelijk materialiseert. Graag duidelijkheid van het kabinet.

**De voorzitter:**

Meneer Otten.

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

Ik heb een vraag aan de heer Vendrik in navolging van zijn vraag aan de minister, en ook in navolging van de vraag van de heer Crone, en die is a contrario. Als we deze deal wel zouden doen, is dan gewaarborgd dat die board member een afhankelijke board member blijft? Dat was de vraag die ik net wilde stellen, voorzitter, in het verlengde van de vraag van de heer Crone. Maar misschien kan de heer Vendrik dat dan ook even meenemen in zijn bevraging? Dank.

**De voorzitter:**

U krijgt ook zelf nog een termijn zo meteen. Meneer Vendrik, gaat uw gang.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Een voortreffelijke vraag van de heer Otten. Echt briljant. Ik maak hem tot de mijne en geleid hem door naar het kabinet.

Voorzitter. Het voornemen van het kabinet om met 220 miljoen euro publiek geld te participeren in een komende aandelenemissie van Air France-KLM heeft bij de fractie van GroenLinks tal van vragen opgeroepen, die ten dele afgelopen week schriftelijk en gisteren deels mondeling zijn beantwoord. Dank daarvoor aan het kabinet. Ik dank ook de staatsagent, de heer Kremers, voor zijn werk en voor zijn inzichten die hij vanochtend met ons heeft willen delen. Ik denk dat het goed is om voor het budgettaire plaatje — het is en blijft de commissie Financiën die hier aan het werk is — nog even de 100 miljoen in gedachten te brengen waartoe het niet verzilveren van rechten leidt. Dit betekent dat die 100 miljoen niet gecash't kan worden. Per saldo hebben we het dus over een budgettair belang van de Nederlandse staat van 320 miljoen, even afgerond.

Voor de fractie van GroenLinks blijven er na deze voorbereidingen drie hoofdpunten over. 1. De klimaatcrisis en de rol van de luchtvaart. 2. het bedrijfseconomisch perspectief voor Air France-KLM en voor KLM in het bijzonder. 3. De macht en de zeggenschap van de staat. Collega Crone zal op enkele onderdelen dieper ingaan en op voorhand sluit ik me daar graag bij aan.

Meneer de voorzitter, een jaar geleden bracht het International Energy Agency een belangrijk rapport uit: Net Zero by 2050. Een omvangrijk en betekenisvol werkstuk dat de wereld zicht moet bieden op wat mondiaal kansrijk en nodig is om de klimaatcrisis het hoofd te bieden. Ik denk dat het iedereen op het netvlies staat hoe ernstig die crisis is na een paar weken 50 graden in delen van Pakistan en India. Het is een van de vele afschrikwekkende voorbeelden van hoe de klimaatcrisis zich nu al materialiseert, terwijl vervolgens de sommen ergens tussen de 1,1 en 1,2 graad mondiale temperatuurstijging zitten. Wat staat ons te wachten als dat verder oploopt richting 2, 3 graden?

Twee aanwijzingen uit dit rapport van het IEA zijn relevant in dit debat over de aandelenemissie van KLM en de participatie van de Nederlandse Staat, het voornemen van de regering. Met het doel van een maximaal toelaatbare temperatuurstijging van 1,5 graad — dat is ook de uitkomst van de COP26 in Glasgow — mogen geen nieuwe fossiele bronnen meer worden ontgonnen en gefinancierd. Dat zegt de International Energy Agency. 1,5 graad staat al in de boeken, wordt al voorzien, is al gereserveerd en is al gefinancierd. De luchtvaartsector — dat was de tweede bevinding van de IEA in dat rapport — loopt in vergelijking met alle andere sectoren ver achter in technologische ontwikkeling die vereist is om de klimaatopgave op tijd het hoofd te bieden. De conclusie kan dan toch niet anders zijn dan dat publieke investeringen in de luchtvaart alleen dan gerechtvaardigd zijn als ze onderdeel zijn van een sterke klimaattransitie en een substantiële en voortvarende beperking van de uitstoot door de sector?

Voorzitter. Dat kader ligt vandaag opnieuw niet op tafel, net als twee jaar geleden toen we over de steunoperatie voor KLM spraken. De staande Luchtvaartnota, gemaakt door het vorige kabinet, stamt inhoudelijk uit de vorige eeuw: gewoon zo veel mogelijk groei van de luchtvaart en

doorgaan op het oude pad. Nu is nog steeds het perspectief dat KLM vooral langs diezelfde lijn uit de crisis moet groeien: meer, meer, meer. Het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit 2018 komt niet in de buurt van wat nodig is. Het bevat geen harde reductietargets, zoals deze inmiddels wel aan alle andere sectoren in Nederland en daarbuiten worden opgelegd. Het CO<sub>2</sub>-plafond voor de luchtvaart, onderdeel van het laatste regeerakkoord van Rutte IV, moet nog nader worden uitgewerkt. Uit de twee rapportages van de state agent, Jeroen Kremers, blijkt dat de afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart nog wachten op overeenstemming over mijlpalen en monitoring om vast te kunnen stellen of er überhaupt voortgang wordt geboekt. Dat is vier jaar na dato. Dat is echt geen serieuze prestatie te noemen. Mijn fractie heeft tot op heden stellig de indruk dat de klimaatcrisis weinig serieus wordt genomen door de luchtvaartsector, KLM inbegrepen. Waar de bepalingen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart, die op zich al niet toereikend waren, herbevestigd zijn in het steunpakket van 2020, kan ook vandaag de dag niet worden vastgesteld of KLM deze naleeft. Er is geen monitoring, er zijn geen mijlpalen, er is geen plan.

Meneer de voorzitter, dat is geen houdbaar pad, zowel vanuit het oogpunt van klimaatrechtvaardigheid — ieder is namelijk verantwoordelijk voor zijn deel — als vanuit internationale principes van maatschappelijk verantwoord ondernemen, die ook Nederland al lang geleden heeft omarmd, zoals het Global Compact en internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen, de OESO-guidelines enzovoort. Het is eigenlijk ook onhoudbaar vanuit gezond economisch perspectief. Ook voor de luchtvaart geldt dat investeringen moeten passen binnen de klimaatopgaven. Anders — zie het rapport van het International Energy Agency — worden stranded assets gefinancierd. Het is al een fenomenaal probleem voor de stabiliteit van de financiële sector, voor de robuustheid van de economie, om te zorgen dat de boel een beetje aan de gang blijft in tijden van zware transitie. Het laatste dat je moet doen, zo zeg ik tegen dit kabinet, is het nog erger maken.

Mijn fractie heeft niet de indruk dat het huidige kabinetsvoornemen om per saldo 20 miljoen publiek geld in Air France-KLM te steken hierbij passend is. Het nieuwe kabinet heeft juist zelfs de ambities voor nationale sectoren verhoogd tot 55% tot 60% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030. Dat verwelkomen wij zeer. Dat moet toch gevolgen hebben voor de luchtvaartsector, ook voor KLM! En in Nederland voor KLM in de eerste plaats als de belangrijkste luchtvaartmaatschappij op Schiphol. Ik vraag het kabinet om een reactie.

Voorzitter. Op vele plaatsen in de beantwoording betoogt het kabinet dat deelname aan deze emissie het publieke belang dient. Ik vraag het kabinet niet voor het eerst dat nog een keer nauwkeurig te omschrijven. Is dat het behoud van de mondiale topvijfpositie van Schiphol als internationale hub, waarin KLM met Transavia een hoofdrol vervult? Of is het andersom? Is het publiek belang het ondersteunen en beschermen van de Franse invloed van het huidige bedrijfsmodel van KLM met een maximaal aantal internationale bestemmingen en maximale groei? Waarom is dat nou het publieke belang waar het hierom gaat? En waar blijft dan dat bovenliggende, zo veel belangrijkere publieke belang van het bestrijden van de klimaatcrisis en van de lokale leefbaarheid hier in Nederland rondom Schiphol?

Voorzitter. Laten we eens gek doen. Stel dat het kabinet zou zeggen: de Staat zet een pakket klaar voor beprijzing en scherpe normering inclusief CO<sub>2</sub>-plafond voor de sector, gaat daar internationaal de boer mee op, maakt zelf nationaal werk en ontmantelt het fossiele belastingparadijs dat luchtvaart heet. En ja, daar zou ook bij kunnen horen om via aandelenbezit zo veel mogelijk invloed zeker te stellen in samenwerking met de Franse regering, waarbij AF-KLM gepusht gaat worden tot een uiterst duurzame koers, met een harde cap op CO<sub>2</sub>-milestones, naleving leefbaarheid et cetera. Dat zou misschien een interessant motief zijn, in lijn met het publiek belang voor naleving, voor het verwerven van aandelen van dit concern.

**De voorzitter:**

Is dit een geschikt moment, meneer Vendrik, voor een interruptie van de heer Schalk? Ik zoek namelijk even naar een moment.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Een laatste zin, voorzitter. Maar dit hoor ik het kabinet allemaal niet zeggen en schrijven.

**De voorzitter:**

De heer Schalk namens de SGP.

**De heer Schalk (SGP):**

Dank u wel, voorzitter. We spreken vandaag over de aandelenemissie. Ik begrijp dat de heer Vendrik aangeeft dat die niet gaat helpen bij de klimaatdoelstellingen. Mijn vraag zou zijn: stel dat die aandelenemissie niet doorgaat, dus dat de Nederlandse Staat niet meedoet, helpt dat dan andersom juist wel bij de klimaatdoelstellingen? Of staat dat er los van?

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Dat heb ik nou juist met dat voorbeeld omstandig proberen uit te leggen. Een zinvol gesprek over een aandelenemissie die past bij een goede invulling van het publiek belang, vraagt om een goed kader met echt klimaatbeleid, ook in de luchtvaartsector, zoals dit kabinet ook voornemens is om met alle andere sectoren te doen. Dan hebben we een zinvol debat te voeren over het publiek belang van participatie en over welke emissie dan ook. Dat is voor mijn fractie de duurzame logica. Dat deden we ook in 2020 en dat doen we nu ook.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik probeer het te begrijpen. Mag ik misschien een concluderende opmerking maken? Ik hoor dan wel of ik het goed heb begrepen. Dat betekent dus dat het eigenlijk niet uitmaakt of er wel of geen aandelenemissie komt, als er maar een plan ligt.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Dat maakt zeker uit, maar volgens mij komt het erop aan om de prioriteiten helder te krijgen. Dat is wat de politiek en de overheid moeten doen. Ik heb net betoogd dat het

erop lijkt dat het kabinet zich wel erg verlaat op een heel smalle definitie van wat hier nu eigenlijk het publieke belang is. Ik zal dat straks aan mijn slot nog iets pregnanter proberen te formuleren. Wij definiëren dat in ieder geval expliciet anders. Ik hoop dat het verschil met het kabinet eigenlijk heel klein is. Daarom daag ik met name de minister van Financiën uit om met een aantal staatsdeelnemingen in de hand dat hier nog eens even expliciet te formuleren.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog, meneer Vendrik.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Ik begrijp uit de woorden die de minister gisteren sprak, dat zij een nieuwe nota over staatsdeelnemingen voorbereid. Ik vraag haar om daarin nadrukkelijk de duurzaamheidsopgave en het transitieperspectief op te nemen en als leidend principe uit te werken voor het beheer van de staatsdeelnemingen, maar ook als onderdeel van het toetsingskader dat de minister voor zichzelf wil uitwerken bij het aangaan of uitbreiden van nieuwe of bestaande deelnemingen.

Voorzitter. Kortweg, voor alle staatsdeelnemingen waar ik het over heb, zou moeten gelden dat zij maximaal bijdragen aan de transitieopgave, dat geen sprake is van nieuwe fossiele financieringen en dat zeggenschap voor de Staat is geregeld, opdat de voorwaarden die hieraan verbonden zijn, ook kunnen worden gerealiseerd. Dat is voor mijn fractie het leidende, overheersende principe van het publieke belang. Dat zou per staatsdeelneming dan nader moeten worden ingevuld c.q. moeten worden geactualiseerd. Ik hoor graag de opvatting van de minister van Financiën. Ik zou een toezegging op dit punt op prijs stellen. Anders gaan we de minister helpen met een motie; dat zou ook kunnen.

Voorzitter. De staatsagent, de heer Kremers, heeft meerdere keren en ook vandaag hier in de Eerste Kamer, aangekaart dat KLM op zoek moet gaan naar een nieuw bedrijfsmodel. Dat is er niet. Ik vraag het kabinet naar het oordeel over deze opvatting van de heer Kremers en over het feit dat KLM daar niet op heeft willen bewegen. Het valt mij in de beantwoording op dat het kabinet dit eigenlijk tot een zaak van KLM verklaart en het daarbij lijkt te laten. Ik snap dat niet, want diezelfde nota over staatsdeelnemingen, volgens mij uit 2015, vraagt van de betrokken ministers om onder meer aannemelijk te maken dat er bij een participatie van overheidswege zicht is op een redelijk rendement. Dat lijkt mij te staan of te vallen bij een bestendig bedrijfsmodel, anders kom je daar niet. Waarom maakt het kabinet de aanbeveling van Kremers dan niet tot de zijne en stelt het die niet als criterium voor deelname? Daar is die hele nota over staatsdeelnemingen toch voor bedoeld? In de schriftelijke beantwoording en ook gisteravond, beweerde het kabinet meerdere keren dat dit nu niet kan. Er kunnen geen voorwaarden worden gesteld. Maar wat blijft er hier bij het vergroten van deze staatsdeelneming dan nog over van de toets op het publieke belang?

Voorzitter. De minister van Financiën stelt dat sprake is van een defensieve investering om invloed en zeggenschap te behouden. Daar is veel over gezegd. We hebben net al even aangekaart wat er precies wordt bedoeld in de laatste brief.

Maar het gaat dan toch niet meer om de grote angst die destijds heerste dat vluchten worden uitgeplaatst naar Frankrijk? Dat is namelijk reeds afgesproken. Die afspraak blijft ook staan, wat er ook gebeurt. Dat kan niet de reden zijn voor deze participatie. Wat is dan wel het prangende belang van de Staat om deze participatie te rechtvaardigen? Ik vraag de minister nogmaals om dat precies te omschrijven.

De minister van Financiën noemde gisteren de kwestie van invloed en zeggenschap als motief voor deelname, een zwak onderdeel van het voorstel van het kabinet. Een onderdeel? Het is de essentie. Daar gaat het over. Zo lees ik de ambitie van het kabinet. Invloed en zeggenschap. De minister van Financiën kwalificeert dat zelf als een zwak onderdeel. Dat is een zwak fundament. Dan is het dus een zwak voorstel. Het kabinet kan in ieder geval tot op dit moment nog geen nadere invulling geven aan het motief "behoud van invloed", wat naar eigen zeggen de enige reden is voor deelname. Daarmee ligt hier dus, zo komt het mij voor, een voorstel op tafel dat in essentie zwak is. Graag een reactie.

Ruim bewijs voor de stelling dat je met ruim 9% invloed en zeggenschap behoudt, is eerlijk gezegd ook niet voorhanden in het recente verleden. Het op peil houden van de deelname in AF-KLM is de afgelopen jaren geen doorslaand succes gebleken. Of kan het kabinet dat vandaag in de beantwoording nader staven? Ook die vraag is al ruim aan de orde geweest, maar ik constateer dat er geen concrete aanwijzingen zijn dat de deelname in het concern van 744 miljoen euro in 2019 dat voordeel van meer zeggenschap en invloed nadrukkelijk en bewijsbaar heeft opgeleverd. Ook in het licht van de huidige koers, die resulteert in een fors boekverlies op de portefeuille in handen van de Staat, zou hierop toch ten minste een scherp en helder antwoord moeten worden gegeven. Graag een reactie.

Nog even over het steunpakket van 2020. De voorwaarden voor dat pakket zagen met name toe op beheersing van de arbeidskosten, een kostenbesparing en de aanpak van de fiscale ontwijking door piloten. Die voorwaarden zijn deels wel, maar deels ook niet nagekomen. Waar eerder op kosten bespaard is, is dat met de recente loonstijging misschien weer uit beeld. Dat zou dan toch consequenties moeten hebben? Hoe krijgt het kabinet gedaan dat KLM de voorwaarden respecteert? Wat betekent dat voor het verdere verloop van de steun die nog uitstaat? En is de Staat eigenlijk wel van plan om echt te handhaven? Is de politieke wil bij het kabinet aanwezig om werkelijk te borgen dat die afspraken gewoon worden nagekomen? Als dat niet zo is, wat zegt dat dan over de betekenis van invloed en zeggenschap op het niveau van het concern, waarnaar het kabinet zegt te streven met de participatie in deze aandelenemissie?

Een laatste punt betreffende het staande steunpakket. De afspraken uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart uit 2018 — ik sprak er al over — zijn herbevestigd. Ze zouden staan in het Framework Agreement van augustus 2020, dat vertrouwelijk is. Maar wat blijft er nou over van de naleving op dit onderdeel van de afspraken met KLM als het steunpakket niet meer geldt? Wat gebeurt er dan? Hoe zit het dan met de politieke wil van het kabinet om deze — zij het onvolgende, maar toch vrij belangrijke — voorwaarden rond klimaat en leefbaarheid in stand te houden?

Voorzitter, afrondend. Het kabinet lijkt ervoor te kiezen om het bedrijfsbelang van KLM en in het bijzonder de positie van KLM binnen het concern te definiëren als publiek belang. Het echte publiek belang wordt vervolgens tot een zaak van het bedrijf gemaakt. CO<sub>2</sub>-reductie en de leefbaarheidsvereisten — zo zegt het kabinet het ook — zijn vooral een zaak van de onderneming. Een belangrijke voorwaarde voor staatsdeelnemingen, ik zei het al, is zicht op rendement. Daar hoort een nieuw bedrijfsmodel bij. Ook dat, zegt het kabinet, is een zaak van de onderneming.

Voorzitter. Deze politieke hiërarchie van belangen en verhoudingen is volgens mij tekenend voor de 100-jarige geschiedenis van de innige verbinding tussen KLM en de Staat. Daar zijn mooie boeken over geschreven. Volgens mij is het geen toonbeeld van gezonde bestuurlijke verhoudingen. Het leidt ook niet tot borging van de publieke belangen die er echt toe doen. Dat model is eigenlijk niet toekomstbestendig. Ik reken erop dat de minister van Financiën hier binnenkort een einde aan gaat maken. Het kabinetsvoornemen vandaag past daar helaas nog niet bij.

Ik zie ook graag een minister van Infrastructuur en Waterstaat die vanaf nu elke dag belt met de luchtvaartindustrie en KLM om te vragen naar de vorderingen met de diepe transitie die de sector nodig heeft. Wil zij toekomstbestendig zijn? Dat is ook een kwestie van gezonde economie, goede investeringen en rendement. Na 30 jaar van wegstijgen, negeren en meestribbelen op dit terrein, heeft de luchtvaartsector nu een sterke en zelfbewuste overheid nodig die niet van wijken wil weten. Net zoals de overheid dat moet doen in contact met alle sectoren, die allemaal hun aandeel in de transitie hebben te nemen. Zonder die overheid komt er van die duurzame transitie niet veel terecht. En dat is welbeschouwd uiteindelijk ook slecht nieuws voor de luchtvaartsector, die hoe dan ook een lastige transitie staat te wachten. Beter vandaag dan morgen. Vluchten kan niet meer.

#### De voorzitter:

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



De heer **Crone** (PvdA):

Voorzitter. Dank. Mijn dank ook aan de bewindslieden, maar ook aan de ambtenaren die tijdens de Hemelvaartsperiode hebben doorgewerkt om alle stukken te kunnen sturen. Ik vond het niet zo erg, want ik had toch vrij met Hemelvaartsdag, dus ik heb ze allemaal gelezen. Omdat het key issue niet gemeld lijkt te zijn, was er des te meer reden voor mij dat ik net, met excuus, heb gevraagd om het debat een halfuur op te schorten. Ik heb het net ook weer allemaal nagekeken: er is sinds 24 en 17 mei in geen enkele brief aan ons gemeld dat er een verschil is tussen afhankelijke en onafhankelijke leden. Dat zou het key issue kunnen zijn dat zeer bepalend is voor het stemgedrag. De minister antwoordde met "instructiemogelijkheid". Zij komt uit de diplomatieke wereld. Ik heb dat ook twee jaar gedaan. Het woord "instructie" is veelbetekenend in de diplomatieke wereld, want dan heb je het mandaat van de regering en daar mag je niet binnen of buiten, enzovoorts. Dus het gaat wel ergens over. Ik kom daar straks op terug.

Maar het bevestigt helaas de vraag — ik wil daar ook intern in de Eerste Kamer nog eens op terugkomen — of wij dit nog een keer moeten doen. Vorige week dinsdagochtend kregen wij een brief: of we voor vanavond willen stemmen. We wisten ondertussen niet wanneer de Tweede Kamer dat zou doen, welke informatie we nog zouden krijgen en of er nog tijd was om vragen te stellen. We hebben nu bijvoorbeeld om 12.39 uur het verslag van vier uur debat gisteren in de Tweede Kamer gekregen. Een halfuur voor het debat hebben we ook weer een cruciale brief gekregen. Ik denk dat het niet meer kan dat we zo elkaar opjagen. Ik vind dat nu een heel cruciale vraag.

Het kabinet had daar een afhankelijke vertegenwoordiger. Die heeft dus alle board stukken gelezen, ook voor vorige week dinsdag. Dan had u toch veel eerder al kunnen zeggen: er komt een emissie aan waaraan we misschien gaan meedoen; maar let wel, u moet het dan in acht dagen doen? U heeft natuurlijk wel laten doorschermen dat er misschien een emissie zou komen — dat stond in alle kranten — maar niet dat wij het in acht dagen moesten doen. Ik stop er nu mee, want ik wil het gezellig houden, maar dit moeten we niet nog een keer doen.

Het is wel een onderdeel van het toch wel bijna treurige schouwspel waarin we met KLM en Schiphol zijn beland. We stonden altijd in de top van de wereld, zowel met Schiphol als met KLM, maar de wereld ziet dat nu niet meer zo. We lopen nu steeds achter de feiten aan — "we staan in de rij" mag je in dit verband wel zeggen — omdat we steeds overvallen worden door beslissingen en problemen. Het enige wat ik steeds hoor van KLM en Schiphol is "geef ons geld", "wij gaan door" en "concurrentie op de laagste kosten." Maar ik hoor geen visie. Ik hoor wel woorden als "we zijn duurzaam kampioen", maar ze doen niks. Er zijn nog geen milestones, laat staan resultaten. Op dit punt sluit ik me graag aan bij de heer Vendrik. Zoals u weet, zijn we het op bijna alle punten eens, zeker op dit punt. Dat hoeft ik dus niet te doen. Maar vergroot de uitgebreide aandelenemissie nu onze invloed bij Air France-KLM? Krijgen we dan inderdaad een visie?

Ik vraag dat niet voor niks. Twee jaar geleden stonden we hier ook, in het nauw gedreven door covid. Pas na enige aarzeling hebben we toen ingestemd met dat enorme bedrag, omdat we dachten: ja, het is covid. Maar we hebben toen nadrukkelijk aan uw voorgangers gevraagd om zo snel mogelijk met een visie te komen. Een visie als "tegen de laagste kosten de grootste main carrier blijven" is geen visie. Kom desnoods met scenario's, dan kunnen we kiezen. Dat is allemaal niet gebeurd. Ik vind dat zo jammer, omdat we daarmee twee jaar hebben verloren. En het steunpakket was nogal wat, want we hebben inmiddels €240.000 per arbeidsplaats betaald, zegt de state agent. Ik denk dat iedereen in de cultuursector blij zou zijn als hij daar per arbeidsplaats 10%, €24.000 dus, van zou krijgen. We hebben gigantische bedragen uitgegeven, want we spreken nu over 3,5 miljard, maar ik tel daar ook bij — de state agent doet dat ook — de NOW-uitgaven, belastinguitstel, enzovoorts. En we zijn nog niet aan het eind, want er komt nog meer. Dat moest ook wel, want bedrijfseconomisch en technisch was KLM failliet. Dan moet je wat en dat is misschien wel 6,5 miljard waard.

Maar dan is het toch raar dat het kabinet nog steeds geen visie op tafel heeft gelegd? De staatssteun gaat door, maar tegelijkertijd houdt men zich niet aan de voorwaarden van

de staatssteun. Iedereen heeft het al genoemd en in de krant gelezen: 5% loonstijging. Maar er zou 15% kostenreductie zijn. De staatsagent heeft vanmorgen gezegd: dit is mij niet van tevoren gemeld. Uw vertegenwoordiger kon dus niet zeggen of dit binnen de 15% past. Hij heeft dat vanmorgen bevestigd. Bent u zelf geïnformeerd over die 5% — dat was ook netjes geweest — of misschien onze afhankelijke board member? Dat woord ga ik nu heel vaak gebruiken. Dan hebben ze het allemaal goedgekeurd. Ik ben hartstikke voor ... 5% is natuurlijk te laag. Mensen in de bagagekelder onderin moeten 10% krijgen. Misschien is dat vandaag wel besloten. Maar de mensen aan de top — dat hebben we hier allemaal expliciet met elkaar uitgesproken — de piloten, zitten al boven in de benchmark van de internationale pilotsalarissen. Die moeten niet +5% krijgen maar -5%, bij wijze van spreken. Dat hebben we hier allemaal afgesproken, maar men doet het niet. Men houdt zich niet aan de voorwaarden die met het kabinet zijn afgesproken. Men krijgt veel geld en gaat zijn gang, en het kabinet loopt achter de feiten aan. Mijn lijfspreuk is uit Alice in Wonderland, namelijk: als je niet weet waar je wil uitkomen, kom je zeker ergens anders uit. Nu is het Alice in Nederland. Wat is de visie van het kabinet op waar het wil uitkomen? Daarom heb ik ook steeds gevraagd om allerlei maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van milieu- en hinderverwaarden; Vendrik heeft ze genoemd.

Het publiek belang is ook dat een groep toch al geprivatiseerde werknemers in het woon-werkverkeer niet gratis, op kosten van de zaak, dus op kosten van de belastingbetaler, kan vliegen vanuit het buitenland waar het fiscaal goed wonen is. Men heeft nog niks gedaan. Men hoeft toch niet te wachten totdat wij dat beslissen? Ze hadden toch onmiddellijk kunnen zeggen: dit zal het publiek wel niet begrijpen? Terecht spreken veel mensen uit, waaronder state agents, dat je toch ook de license to operate met de maatschappij in acht te nemen hebt. Ik herhaal de vraag van de heer Vendrik, namelijk: waarom is dat nog niet geregeld?

Ons publieke belang is wel degelijk, zo zien wij het als PvdA-fractie, heel groot. Er moet een netwerk zijn met heel veel internationale verbindingen over de hele wereld. Dat was ook altijd onze kracht. Maar we hebben nu een netwerk dat het tweede grootste netwerk in de wereld is; dat las ik ergens. Dat hoeft natuurlijk ook weer niet. Waarom moeten wij het tweede grootste netwerk van de wereld hebben? Zou het derde of het vierde ook goed zijn? Daarom hebben we gevraagd naar een visie van het kabinet, een beleidskader kwaliteit netwerkverbindingen. Daarmee kan je namelijk precies zeggen: tien vluchten naar New York is nuttig, maar acht is ook goed. Ik zeg maar wat. Dat zou natuurlijk heel veel helpen. Mijn vraag aan het kabinet is: waar blijft dat? Werkt KLM, en overigens ook Schiphol, hier nu eindelijk aan mee?

Er zijn nu vluchten waar voor 80% aan transferpassagiers in zit. Zij leveren niks op, ze kosten geld. Ze betalen heel weinig aan landingsrechten enzovoorts, maar ze zijn kennelijk nodig om de vliegtuigen te vullen. Dat snap ik wel, want KLM hanteert geen maatschappelijk model, maar een "maximaal vliegen"-model: hoe meer, hoe beter, en als het misgaat, betaalt de overheid. Dat is niet in het publiek belang. Ziet het kabinet een onderscheid tussen het publiek belang van een goede hub of het model dat ik steeds van KLM hoor: hoe meer vliegen, hoe beter?

Dat model gaat trouwens ook bedrijfseconomisch stuklopen, want zoals we weten, waren de kosten altijd het laagst. Schiphol had de laagste kosten voor landingsrechten — dat is toch mooi in beeld gebracht — maar heeft ze inmiddels ook moeten verhogen. We zijn inmiddels niet meer de lowcostluchthaven. Dat is inclusief de kwaliteit van KLM. We kunnen nu dus niet meer doorgroeien tegen de laagste kosten. Ook bedrijfseconomisch loopt het dus stuk. Ziet u ook dat als dit zo is, we volgend jaar weer moeten bijstorten? Ze hebben dan namelijk volgend jaar geen operationele winst.

Ik vraag u ook naar het volgende. In het eerste kwartaal hadden ze ook geen operationele winst. Meneer Elbers gaat weg. We gunnen hem allemaal een mooi afscheid, dus hij presenteert dat het eerste kwartaal winstgevend is. Maar het is alleen maar winstgevend omdat hij de NOW-subsidie en belastinguitstel heeft gekregen. Ik heb dat vanmorgen aan de state agent gezegd. Hij zal dit nog in zijn rapport verwerken. Maar dit betekent dat er geen operationele winst was; er was verlies. Maar voor de belastingbetaler is er een mooi beeld geschetst. Het is een frame dat goed geslaagd is en dat er aan alle kanten staat. Maar als er geen operationele winst is, zelfs nu niet, is het er dan het komende jaar wel? Of moeten we volgend jaar toch weer als overheid aan verliesafdekking doen?

Mijn fractie is er een beetje klaar mee dat we nu al twee, tweeënhal jaar met de rug tegen de muur beslissingen moeten nemen zonder dat er een coherent model is inclusief milieudoelstellingen voor de toekomst. Of Schiphol en KLM dan groter of kleiner moeten zijn, kunnen we dan beslissen.

Voorzitter. De hamvraag is nu natuurlijk of het kabinet extra zeggenschap koopt met die 9%. Mijn eerste vraag gaat dus over het volgende. De andere aandeelhouders die nieuw zijn, CMA CGM, investeren. Zij krijgen kennelijk wel een board member. Ik ben benieuwd of zij een afhankelijke of onafhankelijke board member krijgen. Ik moet dat woord herhalen. Ik heb het namelijk nog nagelezen: er staat niks over in de eerdere brieven. Zou het dan zo zijn dat zij een afhankelijke positie krijgen en dat wij onafhankelijk worden? Dit hadden we toch van tevoren moeten weten? Heeft het kabinet gesproken met die andere aandeelhouders? Wij zitten in de board, dus dan mag je toch vragen wie erbij komt?

Mijn vervolgvraag is: waarom gaan Chinese Airlines en Delta wel verwateren? Zij hebben misschien nog wel een groter belang dan wij bij dat netwerk. Zij vinden het kennelijk niet erg om te verwateren. Heeft u met hen gesproken? Klopt het overigens wel met het mededingingsrecht dat een containermaatschappij mag zeggen: ik koop aandelen? Of had een Deense containermaatschappij ook mogen zeggen: ik wil ook wel aandelen hebben bij Air France-KLM?

Het zijn heel terechte vragen. We hebben weinig tijd gehad om die allemaal op schrift te kunnen stellen. Overigens heeft het kabinet in de brieven geen woord gewisseld over die andere aandeelhouders; dat vond ik ook een slordigheidje, zal ik maar zeggen. Dat hadden we toch moeten weten? Want als je in een bedrijf zit, wil je toch weten wie je partners zijn. Maar laten we vrolijk blijven; we krijgen straks vast antwoord. Wat is hun strategie? Of is dit gewoon de Franse industriepolitiek? Je gaat om tafel zitten en je regelt niks formeel, want dat mag niet, maar je spreekt met elkaar het volgende af: het containerbedrijf en het onder-

houdsbedrijf stappen in, want we hebben geld nodig en dan zijn we van die overheden af; en jullie krijgen in ruil daarvoor de CEO in de board.

Voorzitter. Ik kom tot een conclusie, maar dat wordt natuurlijk wel heel moeilijk. Mijn redenering volgde letterlijk uit de brief van het kabinet van vorige week. Wat zei het kabinet vorige week in de brief van 24 mei op pagina 3? "Met een belang van 9,3% kan de Nederlandse Staat geen besluiten doordrukken of blokkeren. De Nederlandse Staat heeft echter wel het stemrecht dat met dit belang gemoeid is." Dat is vanzelfsprekend zo, in de av. Maar het belang is vooral de informatiepositie, schrijft het kabinet. Daar staat helemaal geen woord over dat we een instructierecht hadden bij een afhankelijke board member. Dat weet ik pas sinds een uur. Er staat niks in over dat we nu weer een onafhankelijke board member worden en dat we dan op afstand staan. Het woord "informatiepositie" is toch een veel zwakker woord dan "afhankelijke board member", iemand die instructies kan krijgen van de Nederlandse overheid, en dat de Nederlandse overheid dan alle stukken van tevoren mag krijgen? Dus ik wil echt op dat punt volkomen opheldering, nu de minister zojuist heeft bevestigd, waarvoor dank, dat wij dit wel goed gelezen hebben in de brief. Waarom heeft u dát niet opgeschreven, op 24 mei of eerder, en moeten we dit nu, een halfuur voor het debat, horen?

Want dat is toch de hamvraag. Krijgen we met die aandelen meer zeggenschap dan we al hadden of niet? Die zeggenschap was natuurlijk al niet groot. Maar als het door verwatering ook niks blijft, is het ook niet nodig om aandelen bij te kopen. Dus dit is voor mij en mijn fractie natuurlijk een heel cruciale vraag. Dit moet wel helder zijn, ook in juridische zin. Is erover gesproken met de andere aandeelhouders? Is erover gesproken met de Franse staat? Want misschien moeten we wel afspreken dat minister-president Rutte met Macron en uiteraard met de vakministers afsprekt dat wij toch de grootste partner van Air France in het concern zijn, met een geweldige luchthaven met slots die ze ook nooit kunnen afnemen, en dat het toch in het Franse belang moet zijn dat wij in de board blijven zitten in een afhankelijke positie, al hebben we nul procent, dus ongeacht ons aandelenpercentage. We hadden immers vóór 2019 nog niet zo veel. Want zo moet je toch in de Europese gedachte zitten. We zijn samen een groot concern. We zijn niet een klein dochtertje van Air France, maar een belangrijke partner in het concern, dus dan hoor je toch gewoon een afhankelijke board member te krijgen.

**De voorzitter:**

Meneer Crone, u bent nu wel ...

**De heer Crone (PvdA):**

Voorzitter. Ik rond daarmee wel af, denk ik, maar ik moest wat dingen spontaan aanpassen naar aanleiding van de informatie van zojuist. Het is me toch nog gelukt, met twee minuten overschrijding. Ik zal het nooit meer doen, maar dan moet het kabinet ook de stukken eerder sturen. Laten we die deal dan maken.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dat had u niet moeten zeggen, want nu gaat iedereen twee minuten overschrijden. Dank u wel. Ik ga het woord geven aan de heer Van Apeldoorn namens de SP.



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

Voorzitter. Al weken, zo niet maanden, lezen wij van alles in de krant over een op handen zijnde aankoop van aandelen van Air France-KLM; het is net ook al gememoreerd door de vorige spreker. Toch gebeurt er in het openbaar, in het publieke besluitvormingsproces, al die tijd niets. Wij worden vertrouwelijk geïnformeerd, maar veel van wat we daar aan informatie lezen en dus niet publiekelijk mogen gebruiken, lezen we min of meer ook gewoon in de krant. En dan ineens is het zover en moeten we met stoom en kokend water, binnen acht dagen — het is net ook al gezegd — als parlement hier een besluit over nemen. Net als de vorige spreker ben ik daar niet gelukkig mee. Had het nou niet anders gekund, vraag ik de minister. Dit was toch al veel langer in voorbereiding? Waarom moet het dan binnen een week, het hele parlementaire proces?

Voorzitter. De SP-fractie vindt de luchtvaartsector van maatschappelijk belang. Die is van belang voor onze economie, als wezenlijk onderdeel van onze nationale infrastructuur, en voor de werkgelegenheid: voor de vele mannen en vrouwen die bij KLM en bij Schiphol werkzaam zijn. Maar dat betekent niet hoe groter de KLM en hoe groter de luchtvaartsector, hoe beter, integendeel. Het maatschappelijk belang is vooral gelegen in een luchtvaart die toekomstbestendig is en daarmee dus duurzaam. Dat betekent dus minder vluchten, aanzienlijk minder vluchten en vooral ook minder transferpassagiers. Dit vraagt inderdaad om een hele scherpe strategie ten opzichte van de transitieopgave die er ligt voor een sector die echt zijn bijdrage levert aan de klimaatdoelstellingen en tegelijkertijd goed voor zijn werknemers zorgt, niet zozeer voor de mensen aan de top, want daar wordt al meer dan goed voor gezorgd, als wel voor de mensen op de werkvloer. Op beide punten schiet KLM, Air France-KLM wat mijn fractie betreft nu al langere tijd ernstig tekort.

Voorzitter. Mijn fractie heeft het steunpakket van 3,4 miljard van destijds niet gesteund, omdat met een lening en garanties de Nederlandse Staat geen of te weinig zeggenschap kreeg. Wel geld overmaken en het risico lopen dat de lening niet wordt terugbetaald, maar geen directe zeggenschap. Wel de downside, maar niet de upside. Wel de lasten, maar niet de potentiële lusten. Er zijn toen wel voorwaarden gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van duurzaamheid en kostenreductie, maar die waren behoorlijk slap en voor een goed deel oude wijn in nieuwe zakken. Maar ook aan die beperkte voorwaarden blijkt KLM zich vervolgens niet te houden volgens de staatsagent. Welke lessen trekt de minister hier nu eigenlijk uit? Noopt dit tot ingrijpen en zo ja, op welke manier? De staatsagent kan niet handhaven, alleen maar toezicht houden, de minister kan wel handhaven. Is de minister het met mijn fractie eens dat het buitengewoon kwalijk is dat KLM deze afspraken gewoon aan haar laars lapt? Heeft zij de KLM-top hierop al aangesproken en zo ja, wat was de reactie?

In de brief van de staatsagent is te lezen dat hij niet van tevoren was geïnformeerd over de algemene loonsverho-

ging van 5%; collega Crone heeft het ook al gememoreerd. Het betreft niet alleen hogere lonen voor de lagere loonschalen — mijn fractie zou daarvoor zijn — maar ook voor de bestbetaalde cao-medewerkers. Los daarvan en van wat je daarvan vindt, is het niet conform de afspraken. Als KLM echt vindt dat een aantal lonen of de lonen van een deel van de werknemers omhoog moeten, waarom is men daar dan niet eerst over in overleg getreden met de staatsagent of met de minister? Misschien was er dan toch wel iets mogelijk geweest. Nogmaals, wat mijn fractie betreft zouden vooral de arbeidsvoorwaarden van de laagstbetaalden zeker verbeterd moeten worden. Maar KLM deed dit gewoon achter de rug van de minister en de staatsagent om. Dat is toch geen manier van doen? Graag een reactie van de minister.

In een nieuwe, nog niet vastgelegde piloten-cao die ook de voorwaarden schendt, zo stelt de staatsagent, gaan de bestbetaalde werknemers van KLM er ook nog eens structureel fors op vooruit. We hebben het hier over mensen die soms een paar ton verdienen. Natuurlijk is de nog steeds doorgaande belastingontwijking van KLM-piloten ook mijn fractie een doorn in het oog. Tonnen verdienen en dan toch nog belasting ontwijken, terwijl de broek van het bedrijf dat je salaris betaalt, wordt opgehouden door de Staat. Wanneer stopt dit alles, zo vraag ik de minister. En welke garanties zijn er dat KLM zich in het vervolg wel aan de voorwaarden gaat houden?

Het rapport van de staatsagent maakt dat mijn fractie er in ieder geval niet direct vertrouwen in heeft dat deelname aan deze aandelenemissie de positie van de Staat direct zal versterken, als het erom gaat KLM de goede richting op te duwen. Er worden immers geen nieuwe voorwaarden voor KLM verbonden aan deze aankoop, die geldt als markttransactie. Dat vergroot ons enthousiasme niet.

Voorzitter. Ook toen, bij het debat over het steunpakket, vonden wij het uitbreiden van de staatsdeelneming en daarmee ook van de zeggenschap, een betere weg. De Nederlandse Staat zou beter in staat moeten zijn de voorwaarden wél af te dwingen en van KLM een toekomstbestendig, duurzaam en sociaal bedrijf te maken. Dat betekent een bedrijf dat minder vluchten uitvoert, met name transfervluchten. Dat betekent een bedrijf dat minder nachtvluchten uitvoert, zodat er veel minder geluidsoverlast voor de omwonenden is zoals nu nog steeds het geval is.

Als je die lijn doortrekt, dan zou nationalisatie eigenlijk het meest voor de hand liggen. Dat heb ik destijds in het debat over het steunpakket ook betoogd. Want als er een publiek belang in het spel is en daarom KLM niet failliet mag gaan, dan zou het eigenlijk ook niet aan de markt overgelaten moeten worden. Dat zou echter uiteindelijk het losmaken betekenen van KLM van Air France. Het probleem is immers natuurlijk, ook nu, dat toch vooral de Fransen de dienst uitmaken. Telkens wordt er gezegd dat dit geen optie is. KLM zou niet door kunnen als zelfstandig bedrijf, ook niet als staatsbedrijf. Maar kan de minister hier toch nog eens op ingaan? Waarom is dit volgens haar echt onmogelijk? Of zou het onder voorwaarden toch kunnen en, zo ja, hoe zien die voorwaarden er dan uit?

Maar het gaat nu, bij het voorliggende wetsvoorstel of de voorliggende suppletore begroting, niet om nationalisatie, of zelfs maar om een stap in die richting. Het gaat ook niet om het uitbreiden van het aandeel van de Nederlandse

Staat in het kapitaal van het moederbedrijf. Het gaat slechts om het behoud daarvan, procentueel gezien. Door deze aankoop wordt voorkomen dat ons belang verwaterd van ongeveer 9% naar 2%. Dat kost de Staat en de belastingbetaler 220 miljoen. De vraag is wat we daar precies voor terugkrijgen. Die vraag is voor mijn fractie nog niet helemaal voldoende beantwoord. Hoeveel invloed geeft ons die om precies te zijn 9,3% eigenlijk? Het ging daar net al uitgebreid over. Echte doorzettings- of vetomacht geeft het in ieder geval niet. We hebben gelezen dat het om een informatiepositie gaat. En sinds kort weten we: het gaat om iets meer, want het gaat ook om een meer sturende rol van wat dan een "van de Staat afhankelijke board member" is, die dus ook instructies kan geven. Maar ik sluit me op dit punt graag aan bij vorige sprekers en bij vragen die hierover eerder zijn gesteld. Ik sluit me ook aan bij de vraag van collega Otten. Hij vroeg: is het andersom ook zo? Als we wel die 9,3% behouden, is dan ook gegarandeerd dat die board member afhankelijk is van de Staat?

Het is intussen wel duidelijk wat de Franse Staat ervoor terugkrijgt. Als ik het goed begrepen heb, vloeit 75% van die 220 miljoen rechtstreeks in de Franse staatskas doordat Air France-KLM dit opgehaalde kapitaal gaat gebruiken voor de aflossing van een lening van de Franse Staat. Kan de minister eens ingaan op de vraag hoe zij het Franse staatsbelang hier weegt tegen dat van Nederland?

Voorzitter. Ik zeg nogmaals: mijn fractie ziet wel het potentiële publiek belang, dat wil zeggen: het publieke belang van een duurzame nationale luchtvaart. Maar hoe gaan we dat publieke belang nu precies borgen? Hoe gaat de minister dat doen? Als wij hier vannacht, of misschien nog wel voor middernacht, in meerderheid voor deelname aan deze aandelenemissie stemmen, hoe gaat de Nederlandse Staat dan, hoe gaan wij dan het bezit van die 9,3% van de aandelen inzetten om dat publieke belang echt beter te bevorderen? Hoe gaan we dat beter dan voorheen doen, middels een actiever aandeelhouderschap? Naar het oordeel van mijn fractie heeft de regering hier tot nog toe te weinig laten zien en te veel laten liggen.

Voorzitter. Er zijn vanmiddag twee moties van mijn partij in de Tweede Kamer aangenomen. Een van die moties vraagt om dat actievere aandeelhouderschap waar ik het hier over heb. In de motie wordt met name van de regering gevraagd om zich als aandeelhouder in te spannen voor betere arbeidsvoorwaarden op de werkvloer, in plaats van voor weer meer bonussen aan de top. En er wordt de regering gevraagd zich in te spannen voor een substantieel lagere werkdruk bij KLM. Mijn fractie is erg benieuwd hoe de minister deze motie gaat uitvoeren. Gezien de manier waarop KLM zich niet heeft gehouden aan de voorwaarden van de eerdere staatssteun, zijn wij sceptisch. Kan de minister KLM nu wél bewegen om beter te zorgen voor de belangen van de werknemers? En hoe zit het met de duurzaamheid en met de verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot richting 2030? Worden daar nu eindelijk echt sneller stappen toe gezet? En hoe afdwingbaar worden die afspraken nu? Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de af te spreken "milestones" — mijlpalen in goed Nederlands — de af te spreken mijlpalen op dat vlak ook echt worden gehaald? Hoe gaat de Nederlandse Staat zijn positie als "grootaandeelhouder" — dat blijft Nederland bij die 9,3% — daar ook echt voor inzetten? Voor mijn fractie hangt daarvan veel af. In hoeverre kunnen we de regering daar ook echt op afrekenen?



Ik zie daarom de antwoorden van de ministers met buitengewoon veel belangstelling tegemoet. Daarna zal mijn fractie tot een finale afweging komen. Dank u.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Apeldoorn. Dan is het woord nu aan de heer Otten. Hij spreekt namens de Fractie-Otten.



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

Voorzitter. Verwateren of niet verwateren, that is the question, om Shakespeare te parafaseren. Dat is de vraag waar we nu in de Eerste Kamer met grote spoed over moeten beslissen. Doet de Nederlandse Staat mee met deze claim-emissie van Air France-KLM, of doen we het niet? Vanochtend hadden we een constructieve sessie met de staats-agent, de heer Kremers, die ons nog het een en ander heeft toegelicht over de gang van zaken.

Voorzitter. Moet de Nederlandse Staat een slordige 210 miljoen euro uit gaan geven om het huidige 9,3%-staatsbelang in Air France-KLM op peil te houden, of moeten we dat niet doen? Moeten we deze emissie aan ons voorbij laten gaan, waardoor we geen 210 miljoen euro uitgeven, maar 100 miljoen euro in de schatkist ontvangen? Zoals u, in ieder geval een aantal van u, wellicht weet, werk ik al 30 jaar op het gebied van corporate finance en fusies en overnames in binnen- en buitenland. Derhalve heeft onze fractie de financiële reddingsoperatie van KLM vanaf de aankoop van het zeer dure pakket door de man van 744 miljoen, waarvan inmiddels 600 miljoen is verdampt, met nog meer dan normale belangstelling gevolgd.

Voorzitter. Air France-KLM heeft een zogenaamde claim-emissie georganiseerd. Hoe werkt dat, zo'n claimemissie? De Nederlandse Staat heeft nu precies 60 miljoen aandelen van de in totaal 642 miljoen bestaande aandelen in de holding. Dat is 9,3%. Alle bestaande aandeelhouders van Air France-KLM krijgen nu voor elk aandeel één claim. Nederland heeft 60 miljoen aandelen en krijgt dus 60 miljoen claims. Elke claim geeft het recht om drie nieuwe aandelen Air France-KLM aan te schaffen tegen de vaste prijs van €1,17 per nieuw aandeel. Nederland kan dus drie keer 60 miljoen, dus 180 miljoen, nieuwe aandelen kopen voor €1,17 per aandeel. Zo kom je dus op die volgens mij 210 miljoen euro. Ik hoor soms ook andere bedragen. 220 is ook voorbijgekomen, maar misschien heeft dat een andere oorzaak.

Deze claims worden sinds vorige week apart verhandeld op de beurs en zijn dus geld waard. Een claim is als het ware een calloptie op drie aandelen Air France-KLM met een uitoefenprijs van €1,17 per aandeel. Deze claims zijn vandaag op de beurs circa €1,60 per claim waard. Het fluctueert nogal, ook naar aanleiding van het debat hier in Den Haag. Dat is voor 60 miljoen claims dus ongeveer, pak 'm beet, 100 miljoen euro aan claimwaarde voor de Nederlandse Staat. Er is dus ook een optie om deze emissie aan ons voorbij te laten gaan, in plaats daarvan te verwateren en 100 miljoen te ontvangen door de claims op de beurs te verkopen. Dat is de keuze die Delta en China Eastern hebben gemaakt. Zij hebben besloten wel te verwateren en geen nieuw geld in aandelen van de holding Air France-KLM te stoppen.

Voorzitter. Tijdens het uitbreken van de coronacrisis in het voorjaar van 2020 heeft onze fractie in de Eerste Kamer, maar ook in aparte gesprekken met de voorganger van de minister op het ministerie van Financiën, deze zaak uitgebreid doorgenomen met de voorganger van de minister van Financiën. Wij hebben er toen op aangedrongen om er als eerste prioriteit in ieder geval voor te zorgen dat Nederland het initiatief behoudt ten opzichte van de Franse overheid en niet achter de feiten aan gaat lopen. Dit deden wij mede gezien mijn eigen ervaring met het onderhandelen met grote Franse staatsbedrijven. Ons advies was dan ook om op dat moment — ik praat nu over het voorjaar van 2020 — voor circa 250 miljoen het belang in de holding uit te breiden tot circa 29% na de erg dure aankoop door minister Hoekstra van het 14%-belang voor 744 miljoen.

Dat was het moment geweest om de belangen van de Nederlandse Staat en de belangen van KLM optimaal veilig te stellen. De aandelen Air France-KLM waren toen weinig waard. De erg dure aankoop van Hoekstra in 2019 had toen enigszins kunnen worden rechtgetrokken door een groter pakket niet tegen €12,40 aan te schaffen, maar tegen een koers van tussen de €1 en €2 op dat moment. Maar helaas, ons advies dat wij daarna via inbreng van de commissie van Financiën nogmaals onder de aandacht hebben gebracht bij het ministerie in juni 2020, werd niet opgevolgd. Het betreffende document kunt u op mijn Twitteraccount vinden, hendrikotten3. In plaats daarvan werd een miljardepakket aan leningen voor KLM opgetuigd, die een vergelijkbaar financieel risico met zich meebrengen voor de Nederlandse Staat, maar zonder financiële upside en zonder zeggenschap.

Vanaf dat moment, vanaf deze keuze in de zomer van 2020, loopt de Nederlandse Staat achter de feiten en achter de Fransen aan. Er had toen doorgepakkt moeten worden. Bij de emissie van Air France-KLM die vorig jaar plaatsvond, besloot Nederland wél te verwateren en níét mee te doen. Nu wil men weer wel meedoen. Wat onze fractie betreft lijkt dit toch een soort onnavolgbaar financieel jobbeleid van de Nederlandse Staat. Wat wil men nou? Wil men het nou wel of wil men het nou niet? Maar als gevolg van de strategische keuzes die destijds, in 2020, door het kabinet zijn gemaakt, met de nadelen waarvoor wij dus hebben gewaarschuwd bij de behandeling van de steunpakketten voor KLM, destijds in de Ridderzaal, is deze situatie in feite nu niet echt goed meer op te lossen.

Helaas voor de Nederlandse Staat maakte de Franse staat wél de juiste keuzes en vergrootte die het belang wél tot 29%. En waarom is die 29% van belang? Omdat als je over de 30% heen gaat bij een beursgenoteerd bedrijf, je verplicht een bod op het hele bedrijf moet doen. Dus als je 29,9% hebt, heb je de optimale zeggenschap. Want met één aandeel erbij kan je dan de boel naar je hand zetten. Vandaar dus ook ons advies: ga naar 29. Maar de Fransen deden dat dus wel.

Voorzitter. We zijn nu in een typisch Nederlandse, halfslachtige poldercompromissituatie terechtgekomen waar eigenlijk niemand wat aan heeft, en waar geen echt plan van aanpak achter zit. Dat is ook al door vorige sprekers aangegeven: wat is het plan? Helaas, Nederlander dan dit kan het niet. Naast optie één, om 210 miljoen te investeren om de 9,3% op peil te houden, dus in feite nog 210 miljoen boven op de bestaande exposure toe te voegen, hebben we optie twee om dat niet te doen, en de 100 miljoen voor

de claims te incasseren. Maar er is ook nog een derde optie, die tot nu toe nog onderbelicht is gebleven. Ik heb een berekening gemaakt om tot een betere oplossing te komen voor de Nederlandse Staat op termijn. Die houdt in dat de Staat niet verwatert en ook niet eindigt met een positie zonder feitelijke invloed. Want dat is in onze optiek toch wat de emissie die nu voorligt, doet. Die oplossing brengt ook veel meer upside voor de belastingbetaler met zich mee, en een veel grotere invloed in de echte board van Air France-KLM. Want er zijn verschillende boards, maar de echte board is de board waar we net het document van de minister over hebben ontvangen. Daar worden de echte beslissingen genomen. Dat gaf de state agent vanochtend ook aan in ons gesprek: er vindt heel veel besluitvorming plaats in die board en niet in Nederland. Uiteindelijk gaat het natuurlijk om deze topboard. Daar moeten we aanwezig zijn, bij voorkeur met een board member die ook met de overheid kan communiceren.

Voorzitter. De oplossing is als volgt. De claimhandel loopt nog tot volgende week, tot 7 juni. De Nederlandse Staat zou daar ook iets mee kunnen doen en zou volgens onze berekening 168 miljoen extra claims kunnen kopen voor circa €1,60 per claim. Dan praat je over ongeveer 270 miljoen euro. Dat geeft de Staat dan het recht om circa 505 miljoen aandelen in de holding te kopen voor €1,17 per aandeel. Dan heb je een totale investering voor de Staat van ongeveer 770 miljoen euro, maar dan hebben we wel op een goedkope manier exact dezelfde positie in de holding als de Franse staat. Dan kan Nederland op geheel gelijkwaardige voet zaken doen met de Fransen.

Een dergelijke transactie zou zonder enige twijfel worden toegejuicht door KLM. Als onderdeel van deze oplossing zouden dan ook de bestaande leningen en de garanties van de Staat aan KLM, die nu in totaal dus 3 miljard euro bedragen, waarvan maar een klein gedeelte door KLM is getrokken ... Er was door KLM maar 900 miljoen van de 3 miljard opgenomen en inmiddels heeft KLM ook alweer meer dan 300 miljoen daarvan terugbetaald. Er staat na twee jaar dus nog maar 600 miljoen in die faciliteit uit. Blijkbaar heeft KLM die 3 miljard dus toch niet echt nodig. In plaats van de exposure op Air France-KLM en op KLM nu als Staat te vergroten, zou ons voorstel dus zijn om die te verkleinen of in ieder geval voor een gedeelte ook in te ruilen in aandelen in de holding, waar je dus ook zeggenschap en upside voor krijgt. Dan heeft Nederland namelijk écht iets te zeggen én heeft Nederland de upside als de Air France-KLM-groep zich na de emissie en na de coronapandemie herstelt.

Kortom, voorzitter, ons advies aan minister Kaag is: doe het goed of doe het niet. Zorg dat je echt betekenisvolle invloed hebt op de gang van zaken bij KLM. Betaal daar desnoods iets meer voor, ook om de verkeerde strategische keuzes uit het verleden te herstellen. Of doe het niet, verkoop de claims voor 100 miljoen, neem genoeg met een kleiner aandeel in de holding en laat de blauwe zwaan wegvliegen. Graag vernemen wij de visie van het kabinet. Dan zullen wij ons eindoordeel bepalen.

Voorzitter, dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Otten. Daarmee bent u aan het einde van uw inbreng?

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

Ja.

**De voorzitter:**

Dank u wel.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik heb een verhelderingsvraag. De heer Otten heeft een derde weg aangewezen, zal ik maar zeggen. Realiseert de heer Otten zich dat als de derde weg door het kabinet zou worden overgenomen, we dan eigenlijk nu het debat moeten stoppen en er — zo lijkt mij — een novelle zou moeten komen? Is dat haalbaar? Dat is een belangrijke vraag voor dit moment, denk ik, want het staat tot 7 juni open, geloof ik. De andere vraag die ik erbij heb, is als volgt. Stel je nou voor dat die route nu niet genomen wordt. Begrijp ik dan uit de woorden van de heer Otten dat hij de optie van verwateren stelt boven de optie van toch het belang houden zoals het nu is?

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

We zitten er heel zakelijk in, zeg ik tegen de heer Schalk. Puur zakelijk gezien zou je zeggen: verwateren. Delta en China Eastern hebben die berekening ook gemaakt. Die doen dat ook. Er zijn natuurlijk specifieke aspecten voor Nederland, de economie et cetera, die die airlines niet hebben. Daar zit wel een verschil. Wij denken dat het huidige pakket ... Kijk, het is verwateren en weinig invloed, of niet verwateren en ook heel weinig invloed. Want het is toch zeer onzeker. Er is een board van volgens mij negentien mensen. Daar zitten dus twee of drie Nederlanders in, eentje onafhankelijk en eentje afhankelijk. Wie zegt mij dat die board na deze emissie niet toch gereshuffeld wordt? Dan zijn we die invloed ook kwijt. Dus die garanties hebben we niet. Daarom is ons advies: doe het goed of doe het niet, en bekijk het in z'n totaliteit.

Het is natuurlijk een combinatie. De financiering van deze groep is een combinatie van eigen en vreemd vermogen. Er is nu gekozen voor vreemd vermogen. Daar hebben we het uitgebreid over gehad met de heer Crone, kan ik me herinneren. Die was ook van mening dat dat toch een beetje een aparte keuze was. Want je hebt dan wel heel veel risico voor een bedrijf dat toch eigenlijk technisch in die fase niet goed ervoor stond; laat ik het zo maar zeggen. Dan neem je een risico met een lening, wat in feite hetzelfde risico is als bij aandelen, want als een bedrijf failliet gaat, ben je je lening ook kwijt. Maar je hebt niet de upside en geen zeggenschap. De Fransen hebben die keuze anders gemaakt. Die hebben veel meer vooruitgedacht. Misschien was er nog een soort traumatische ervaring bij Financiën door de dure investering van 744 miljoen die zo snel verdampte, maar ja, dan moet je daar maar mee dealen. Dan had je de kans gehad om die aankoopprijs voor een veel groter pakket op een veel lager niveau te stellen. Die tweede 14% had maar 200 miljoen of 300 miljoen gekost, terwijl die eerste 14% bijna 800 miljoen had gekost. Dus dan had je een betere positie gehad, zeg ik tegen de heer Schalk.

**De voorzitter:**

De novelle nog.

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

De novelle ... Ja, we zullen eerst even horen wat het kabinet daarvan vindt. Wat betreft de novelle: daarom geef ik ook de optie van het reduceren van die faciliteit, want KLM gebruikt nu nog maar 600 miljoen van 3 miljard. Waarom hebben we dan nog die faciliteit van 3 miljard? Bouw dat af. Ik zou graag van de regering het totaalplaatje horen. Hoe ziet men dat in z'n totaliteit met eigen en vreemd vermogen? We moeten natuurlijk niet hebben dat de emissie afgerond is volgende week en KLM even 2,5 miljard uit die faciliteit trekt. Dat zouden ze in principe kunnen doen. En dat gaat dan misschien naar Frankrijk; weet ik veel.

De **voorzitter**:

De heer Schalk, tot slot.

De heer **Schalk** (SGP):

Tot slot, voorzitter. Ik zal niet meer op die novelle ingaan, want ik neem aan dat daar nog op gereageerd zal worden door de regering zo meteen. Nog even terug naar het belang en die twee maatschappijen die nu afzien van de emissie. Ik hoorde de heer Otten wel zeggen dat er een verschil is tussen het Nederlands belang en het belang van die twee andere maatschappijen. Gaat dat dan wegen voor hem of zegt hij: "Nou nee, dat is allemaal één pot nat"?

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

Nou nee, ik zeg dat er voor Nederland andere belangen spelen dan alleen financiële belangen. Dat is bij die maatschappijen natuurlijk niet zo. Wij hebben een netwerk met KLM. Wij hebben werkgelegenheid en noem maar op. We hebben het netwerk voor de economie en de bereikbaarheid. Die maatschappijen maken een puur financiële afweging. Dus in die zin is het voor ons anders. Maar dan zou ik zeggen: die belangen zijn heel groot — die onderkennen wij ook — maar regel het dan goed. Doe het dan niet zo halfslachtig, met een beetje erbij maar dat je eigenlijk niks te vertellen hebt. Dus dat zou mijn antwoord zijn aan de heer Schalk.

De heer **Van Ballekom** (VVD):

Ik zou minister Kaag toch willen vragen om naar de heer Otten te luisteren, want u ziet dat de heer Hoekstra dat niet heeft gedaan en wat de effecten daarvan zijn. Ik zal in mijn interventie aan het eind van de dag wel commentaar geven op opmerkingen van collega's. Maar ik zou toch ook de heer Otten een vraag willen stellen. Is het de heer Otten bekend dat Air France iets groter was dan de KLM destijds? En dat Frankrijk ook iets groter is dan Nederland? Vindt u dat in een gelijk aandeel in de holding van 29,3% dan passend? Ik vind dat nog geen wet van Meden en Perzen.

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

Is het de heer Van Ballekom bekend, vraag ik dan, dat KLM al jarenlang structureel een stuk winstgevender is dan Air France? Ja, dat is u bekend? Dat heft dat effect van u dan weer gedeeltelijk op. Je ziet nu ook dat KLM toch wel weer snel herstelt. KLM is toen natuurlijk toch voor een vrij schappelijke prijs aan de Fransen overgedaan, met behoud van eigen identiteit, maar het heeft relatief beter geperformed en efficiënter geopereerd dan Air France.

De heer **Van Ballekom** (VVD):

Dus op het ogenblik is Air France in de holding even groot als de KLM?

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

Nee, dat zeg ik niet, maar je moet ook kijken naar EBITDA en er zijn natuurlijk allerlei andere maatstaven. Maar dat wil toch niet zeggen dat omdat Air France groter is, de Nederlandse Staat altijd de tweede viool moet spelen ten opzichte van de Franse staat? Ik concludeer hieruit dat dat uw redenering is.

De **voorzitter**:

Meneer Van Ballekom, tot slot.

De heer **Van Ballekom** (VVD):

Ik heb alleen gezegd dat het geen wet van Meden ...

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

Omdat het land groter is, moet het aandeel groter zijn?

De **voorzitter**:

U moet niet door elkaar praten, allebei. Ik geef nu het woord aan de heer Van Ballekom voor zijn laatste vraag. Gaat uw gang.

De heer **Van Ballekom** (VVD):

Ik heb gezegd dat het geen wet van Meden en Perzen is en dat er in de verhoudingen rekening gehouden mag worden met de inbreng van destijds. Het is helemaal niet gezegd dat 29,3 een goede verhouding is. Dat heb ik even duidelijk willen maken.

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

Ik ben het helemaal met de heer Van Ballekom eens dat het absoluut geen wet van Meden en Perzen is. Het verandert natuurlijk ook al naar gelang de situatie. Alleen, toen die investering van minister Hoekstra heel slecht uitpakte — niemand had waarschijnlijk voorzien dat corona zo snel kwam — had hij moeten handelen naar de nieuwe realiteit, dat wil zeggen: aankopen tegen een hele goedkope koers, om de schade te beperken. Het is eigenlijk een beetje contra-intuïtief dat je aankoopt om het verlies te beperken. Maar dat had hij moeten doen.

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

Een stukje terug in de tijd kan soms geen kwaad. Ik doe dat weleens vaker, zoals u hebt gehoord. KLM stond destijds, toen ze absoluut geen financiële en commerciële toekomst had, voor de keuze om overgenomen, opgegeten, te worden door bijvoorbeeld British Airways. Lufthansa was niet echt in beeld meer, denk ik; eerder misschien wel. Erkent u dat Air France, wat je ook mag zeggen van wat er allemaal na 2004 is gebeurd, op een royale wijze — een beetje een Frans woord; je kunt ook zeggen op een tamelijk koninklijke wijze — met KLM is omgegaan? Ze hebben zelf gezien hoe winstgevend KLM weer werd, anders dan Air France. Het is een huwelijk dat wel ingewikkeld is, maar juist door de

ingewikkeldheid ook zijn eigen kracht heeft. Wat vindt u van de keuze die KLM toen heeft gemaakt voor Air France en niet voor British Airways? Ik denk dat KLM al niet meer zou bestaan als een zelfstandig bedrijf onder de Britse vlag, nog los van brexit, die dat dan misschien nog ingewikkelder had gemaakt.

**De voorzitter:**

Meneer Otten, graag een beknopt antwoord.

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

Een beknopt antwoord? Dat kan ik geven aan de heer Van Rooijen. De KLM heeft een hele ongelukkige alliantiegeschiedenis gehad in de jaren negentig. Eerst met British Airways in 1991: dat ging mis. Dat was achteraf waarschijnlijk de beste oplossing geweest. Toen een joint venture met SAS en Swissair. Daarna kwam het project Alcazar. Dat werd ook een gebed zonder end. Toen kwam de Tweede Golfoorlog en waren er niet veel opties meer over. Toen is men in de armen van Air France gevluht. Wat ik hoor van mensen van KLM, van piloten, is dat het operationeel best goed functioneert. Wat wij ook in het debat in 2020 hebben gezegd: het is niet in eerste instantie — zeker niet toen — een kwestie van winstmaximalisatie, maar een kwestie van verliesminimalisatie. U kunt het allemaal nakijken; we hebben het er toen uitgebreid over gehad. Het had in die situatie anders gestructureerd moeten worden. Het is geen wet van Meden en Perzen, maar het is situationeel bepaald. Wat ons betreft is in 2020 vanuit een soort trauma van die eerste deal in 2019 een suboptimale keuze gemaakt.

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

Collega Otten sprak over een andere optie destijds. Ik ben daarbij betrokken geweest. Dat was inderdaad Alcazar. Het was helemaal rond totdat Swissair zei: wij willen eigenlijk de zwaarste bestuurspositie hebben met de voorzitter van de board. Daar is het alleen maar op afgeketst. Dat kun je KLM niet direct verwijten. Ik heb nog een vraag aan de heer Otten. Uit de stukken hebben wij begrepen dat op grond van de voorwaarden die de Commissie heeft gesteld de Franse staat zijn stemrecht binnen een bepaalde periode van 28 moet terugbrengen naar 14. Wat vindt u daarvan?

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

Nou ja, dat zouden wij ook kunnen spiegelen. Ik hoor de minister steeds zeggen: wij zijn de tweede aandeelhouder. Alsof er een soort pikorde is: je hebt de Franse staat, wij zijn tweede met 9,3% en dan heb je de CMA-club, die 9% heeft. Het idee is dan: als nummer twee heb ik meer te zeggen dan nummer drie. Ik denk niet dat het zo werkt. Ik denk dat de heer Van Rooijen ook ervaren genoeg is om te weten dat dat niet gaat in volgorde van wie net iets meer heeft dan een ander. Je moet die governance goed regelen. En u zegt het zelf al: het ging mis bij die alliantie met Swissair. Dat is later overigens ook failliet gegaan.

**De voorzitter:**

De heer Van Rooijen, tot slot.

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

Ja, voorzitter, tot slot. Uit de stukken hebben wij begrepen dat vanwege het dubbel tellen na een bepaalde periode het stemrecht van de Nederlandse Staat van 9,3% naar royaal 10% gaat. Wat dat betreft moeten we onze zegeningen tellen. Bent u dat met mij eens?

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

Ja, maar 9,3% of 10% of 8,5% maakt allemaal niet zo veel uit. We weten nu niet eens wat de positie in de toekomst is ... We zijn in ieder geval heel benieuwd naar het antwoord van de minister. Daarom stelde ik die vraag ook via de heer Vendrik: als we deze transactie met deze emissie doen, is het dan wél gegarandeerd dat we die invloedrijke persoon in de board of directors, in de top-board, houden? Of kan dat na de deal ook worden veranderd? Ik heb veel met Franse telecomstaatsbedrijven et cetera gewerkt die dezelfde bedrijfscultuur als Air France hebben. Het is allemaal heel technocratisch. Ik kan u verzekeren, meneer Van Rooijen, dat men daar een groter plan heeft. Dat is helemaal doordacht en uitgewerkt. En wij hebben daar nog niet alles van gezien. Nederlanders zijn handelaars die dingen vaak een beetje op gevoel doen. Ze schieten wat meer uit de heup, maar de Fransen hebben een groter plan. Ik denk dat wij in dat grotere plan een groot risico lopen om verslonden te worden. Laat ik het zo maar zeggen.

**De voorzitter:**

Dank u wel.

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

Vandaar onze derde optie, maar we zijn heel benieuwd naar de antwoorden, de andere sprekers en de visie van het kabinet. Daarna zullen wij een eindoordeel vellen.

**De voorzitter:**

Dat brengt ons bij de Partij voor de Dieren, mevrouw Prast.



**Mevrouw Prast (PvdD):**

Dank u, voorzitter. Ik was blij met de interrupties van de heer Van Rooijen en de heer Van Ballekom. Dat gaf mij de tijd om nog even naar buiten te gaan om een hulplijn te raadplegen. Ik heb wat moeten improviseren naar aanleiding van de brief, dus ik zoek nog even wat op.

Voorzitter. We hebben kort voor dit debat een brief ontvangen naar aanleiding van mijn verzoek gisteravond om informatie over de governance. Uit die brief is gebleken dat Nederland sinds 2019 een van de Staat afhankelijk lid in de board van Air France-KLM heeft. Mijn eerste vraag gaat daarover. Handel met voorkennis in en vanuit Nederland is volgens de Wet op het financieel toezicht een misdrijf. Dat geldt ook voor selectieve openbaarmaking en het selectief polsen van aandeelhouders door een insider, het zogeheten tipverbod. Kan de minister nu toelichten hoe het delen van informatie en het selectieve polsen door haar afhankelijke mannetje in Parijs — we hebben kort voor dit debat gehoord wie dat is — en haar voorgestelde transactie zich nu precies hiertoe verhouden? Ook de voorstanders in

deze Kamer zullen de minister toch niet willen aanzetten tot een misdrijf, want ook dat is strafbaar.

Het geld gaat grotendeels naar de aflossing van een lening van de Franse staat. De minister heeft gezegd dat ze als aandeelhouder geen invloed heeft op de bestemming van het geld dat binnenkomt door de aandelenuitgifte. Dat kan natuurlijk ook niet met het percentage dat ze straks hoopt te hebben. Maar voordat ze tot die aankoop overgaat, kan ze toch wel voorwaarden stellen? In die timing zitten we nu. Vindt de minister de aflossing van een lening van de Franse staat met onder andere Nederlands belastinggeld een goede bestemming? Zo ja, kan ze toelichten waarom? Heeft ze vooraf, als aspirant-koper, via haar stroman nog voorwaarden gesteld aan de bestemming van het geld? "Stroman" zeg ik onaardiger dan ik het bedoel.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik kon toch niet blijven zitten. Geeft mevrouw Prast nu aan dat er door de board member een misdrijf wordt begaan? Als dat zo is, moet ze volgens mij gewoon aangifte doen. Nu worden we er allemaal mee geconfronteerd dat degenen die zo meteen voorstander zijn, ook medeverantwoordelijk zouden zijn voor een misdrijf. Dat ging mij iets te snel. Misschien heb ik het verkeerd begrepen. Dat hoop ik maar.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Ik heb een vraag gesteld, zodat we er zeker van zijn dat het mag volgens de Nederlandse wet.

**De heer Schalk (SGP):**

Oké. Dan ben ik heel erg benieuwd naar het antwoord. Ik denk dat mevrouw Prast ook weet dat er ook een Franse wet is en dat we daar ook mee te maken hebben. We gaan dat horen. Er wordt dus niet nu al gesteld dat het een misdrijf is, maar u vraagt zich af of het een misdrijf is?

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Het was geen retorische vraag, als de heer Schalk dat bedoelt. Die Wet op het financieel toezicht spreekt over handel vanuit Nederland. De Franse wetgeving is misschien anders. Dat weet ik niet. Ik weet niet of dat relevant is. Ik word graag gerustgesteld. Laat ik het zo zeggen.

De minister heeft net als haar voorganger als aandeelhouder tegen het toekennen van een miljoenenbonus voor de topman van het verlieslijdende bedrijf gestemd. Het uitkeren van die bonus door aflossing van een lening van de Franse staat, wordt, als dit wetsvoorstel wordt aanvaard, mede mogelijk gemaakt, dichterbij gebracht, door de Nederlandse belastingbetaler. Ik zou daar graag een reflectie van de minister op willen horen, ook gezien haar tegenstem en die van haar voorganger.

De aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM heeft de CEO van CMA CGM — ik noem het even een "container-bedrijf" — benoemd tot lid van de board van Air France-KLM onder voorwaarde dat zijn bedrijf 9% van de aandelen koopt. Daar heeft de aandeelhoudersvergadering op — wat was het? — 24 mei over gestemd. Hoe kijkt de minister vanuit governanceperspectief aan tegen deze benoeming en wordt het nu een onafhankelijke of een afhankelijke commissaris? Frankrijk heeft regels. 50% moet onafhankelijk

zijn. Dat is dus relevant, lijkt mij. Heeft CMA CGM het recht om het aandelenbezit uit te breiden tot meer dan 9,3%? — ik meen dat het beneden de 10% moet blijven — en zo Nederland te verstoten van de tweede plek? Zo ja, hoe schat de minister die kans in? Een laatste vraag over CMA CGM. Hoe kijkt de minister aan tegen de beschuldiging aan het adres van dat bedrijf dat het aan greenwashing doet?

Voorzitter. Ik ga over naar het waarom van die invloed. Gezien de koersontwikkeling van het aandeel heeft de Staat achteraf rond 0,5 miljard euro betaald voor de invloed in de afgelopen drie en een half jaar. Natuurlijk kun je zeggen dat die koers misschien door covid beïnvloed is geweest. Aan de andere kant kijken beleggers naar de toekomst en niet naar het verleden. De koers weerspiegelt de verwachting van de markt. Als wij nu de aandelen zouden kopen die we toen hebben gekocht, waren we veel minder geld kwijt. Een half miljard minder, denk ik. Kan de minister concreet drie dingen noemen die door deze dure invloed nu echt anders zijn bij Air France-KLM? De minister heeft al gezegd dat ze geen berekening kan maken. Ze noemde dat gisteren "metrisch", geloof ik, met een mooi woord. Ik hoef ook geen euro's te horen, maar ik hoor wel graag concrete voorbeelden. "Het is duurzamer geworden" is mij niet concreet genoeg. Minister Hoekstra noemde in 2019 het borgen van Nederlands publiek belang, behoud van Schiphol als banenmotor, invloed op de strategie en een bijdrage aan een gezond Air France-KLM als redenen voor de aankoop van aandelen ter waarde van driekwart miljard euro. De huidige minister voegt daar nu expliciet duurzaamheid aan toe.

Om met dat laatste te beginnen: ik ga ervan uit dat de minister met duurzaamheid zich niet in de eerste plaats richt op de financiële duurzaamheid, want "dat is gezond" impliceert dat al, maar op klimaat, leefomgeving, behoud van het leven op aarde zoals we dat nu kennen en misschien kunnen we ook de term "brede welvaart" noemen. Klopt het dat dat ermee wordt bedoeld? Zo ja, waarom wil het kabinet deze doelen nu via deze indirecte, dure en onzekere route bereiken, terwijl het kabinet het instrumentarium in huis heeft om die doelen zelf te realiseren, zonder welwillendheid van allerlei anderen? En dat niet alleen bij Air KLM, maar over de hele linie.

Als het de regering menens is met het klimaat, zal zij maatregelen moeten nemen die nadelig zijn voor luchtvaartmaatschappijen. Zelfs als Air France-KLM gaat vliegen met zuinige toestellen, zullen een hogere CO<sub>2</sub>-prijs, accijns op brandstof, de inzet op ander vervoer zoals de trein op de kortere afstanden binnen Europa, het bedrijf pijn doen. Hoe denken de ministers met deze tegenstrijdige doelen met een gezond Air France-KLM en een gezonde planeet om te gaan? Kan de minister reflecteren op de conclusie van de Erasmus Universiteit dat Air France-KLM financieel gezien niet bestand is tegen effectief klimaatbeleid?

Sinds de vorige aandelenaankoop kwam een volgens de vorige minister van Financiën zwarte, maar volgens deskundigen witte zwaan aanvliegen: een zoonosepandemie. We hebben de gevolgen voor de luchtvaart en voor KLM gezien, inclusief de kosten voor de belastingbetaler in de vorm van allerlei steun. Het is volgens zoonosewetenschappers niet de vraag of maar wanneer de volgende zoonosepandemie zich aandient. Moet Air France-KLM zich volgens de ministers op een volgende zoonose voorbereiden, ook financieel?

Of mag het bedrijf dat laten lopen en moet de belastingbetaler dan weer betalen?

Een publiek belang is een maatschappelijk belang dat onvoldoende door de markt wordt gediend en dus overheidsingrijpen rechtvaardigt. Bekende voorbeelden zijn lantaarns op straat, het beperken van geluidshinder, wetenschappelijk onderzoek, een solide financieel stelsel, publieke gezondheid, een gezond klimaat, behoud van het leven op de planeet zoals we dat nu kennen. Als een grootbank, het hart en de bloedvaten van de samenleving, dreigt om te vallen, sleept die de hele economie mee. Dat rechtvaardigt preventief overheidsingrijpen, vergunningsplicht en prudentieel toezicht, waaronder kapitaalsvereisten om falen te voorkomen en afwikkeling, geïntroduceerd na 2008, om het meesleuren van de economie te voorkomen. De fractie van de Partij voor de Dieren hoort graag van de minister wat nu precies het publieke belang is dat onvoldoende wordt gediend als de Nederlandse Staat geen aandelen Air France-KLM bijkoopt en waarom dat publieke belang, na aftrek van de genoemde publieke schade, in de ogen van het kabinet positief is.

Voorzitter. Schiphol als banenmotor. We horen het steeds weer langskomen. Velen praten elkaar na. Hoe zit het daar eigenlijk mee, volgens mensen die er verstand van hebben? Of moet ik zeggen: er wél verstand van hebben? Er is vast een correlatie tussen economische groei en de omvang van Schiphol. Er is ook een correlatie tussen dagelijks pasta eten en katholiek zijn. De interessante vraag is natuurlijk de causaliteit. Loopt die inderdaad van Schiphol naar groei, naar werkgelegenheid? Een studie die in 2015 verscheen in opdracht van Verkeer en Waterstaat — zo heette het ministerie toen nog — naar de functie van Schiphol als banenmotor, schreef: in de beginfase van economische ontwikkeling kan een aansluiting op het luchtvaartnetwerk een boost geven. In een verdere fase — ik citeer nog steeds — is het de economie die een impuls geeft aan de vraag naar luchtvaart en dat leidt weer tot groei van het netwerk en het aantal bestemmingen, omgekeerde causaliteit als je verder in de ontwikkeling zit. Daar zijn we nu toch, met Schiphol, met Nederland, met Amsterdam? Het is niet een perifere luchthaven. Ook latere studies van deskundigen — en dat zijn er velen, economen en mensen die verstand hebben van infrastructuur — concluderen dat het banenmotor- en mainportverhaal allang achterhaald is. Waarop baseren de ministers de gedachte dat de genoemde correlatie een causaliteit is, lopend van Schiphol naar groei?

Schiphol brengt voor overstappers lagere tarieven in rekening dan voor andere passagiers en de transferpassagier betaalt geen vliegbelasting. Dat komt goed uit voor KLM, want KLM is het enige bedrijf op Schiphol met overstappers. Hoe kijkt de minister naar deze subsidie van Nederlandse reizigers aan overstappers? En dat helemaal omdat de overstap op Schiphol, die alleen KLM biedt, leidt tot extra vervuiling en opwarming van de aarde. En dan vergelijk ik het met rechtstreekse vluchten van een andere bestemming naar de eindbestemming. Wat is de omvang van deze schadelijke effecten? Hoe past het bevoordelen en daarmee aanmoedigen van overstappers in een beleid gericht op duurzaamheid en "de vervuiler betaalt"?

Voorzitter. Ik denk bij een gezond Air France-KLM aan een duurzaam verdienmodel, geen staatssteun nodig, netjes op tijd belasting betalen, het vertrouwen hebben van

beleggers, niet de wet overtreden met prijsafspraken, een beschaafd personeelsbeleid, consumenten niet misleiden, bijdragen aan de brede welvaart en niet aan de ondergang van het huidige leven op de planeet. Ik zie een bedrijf dat teert op staatssteun, een achterhaald bedrijfsmodel heeft, een belastingschuld, slecht personeelsbeleid, dat onlangs door de Reclame Code Commissie op de vingers is getikt om misleidende duurzaamheidsclaims en met een koers die is gekelderd na de aankondiging van de aandelenemissie van vorige week.

Ik sluit af, voorzitter. Zoals gezegd door de collega's gaat het vandaag niet over 220 miljoen, maar over rond 320 miljoen belastinggeld. Daarmee kun je ook ander beleid voeren, beleid dat klimaatdoelen wél dichterbij brengt, beleid dat de brede welvaart niet doet af- maar doet toenemen, beleid in het belang van toekomstige generaties. Mijn laatste vraag aan de ministers is waarom het kabinet daar niet voor kiest.

Dank u, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Prast. Dan is het woord aan de heer Van Strien namens de PVV.

□

**De heer Van Strien (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Op 30 september 2003 werd de fusie beklonken van Air France en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij KLM. Er ontstond een geheel nieuwe constructie met aan het hoofd een nieuwe holdingonderneming, Air France-KLM, bestaande uit de twee luchtvaartmaatschappijen, KLM en Air France, met daaronder een aantal regionale en budgetmaatschappijen. Ik vroeg mij af waarom KLM destijds eigenlijk is gefuseerd met Air France. Hoe lang je ook zoekt, als reden vind je steeds: het is goed, omdat het goed is. Ik noem als voorbeeld "KLM is essentieel voor het functioneren van Schiphol als internationaal verkeersknooppunt van allure en dus voor de Nederlandse economie" of "KLM heeft zeker 32.000 werknemers en is dus belangrijk voor de economie". Het zijn waarheden als een koe, maar geen argumenten waarom de fusie een goed idee was. Op de vraag waarom die fusie nou zo'n goed idee was, zou ik graag een gedegen antwoord willen van de regering. Ik vraag om dit antwoord te combineren met het antwoord op de vraag of die fusie aantoonbaar heeft gebracht wat er destijds van werd verwacht. Ik zie het antwoord op die twee vragen wel als essentieel voor de naaste toekomst van KLM en voor de vraag of we in de huidige structuur verder moeten gaan. Mogelijk is het veel interessanter om uiteindelijk te proberen KLM los te weken uit de huidige structuur. Graag een reactie van de ministers.

Een andere vraag waar ik graag antwoord op zou willen hebben — deze vraag hangt rechtstreeks samen met de vorige vragen — betreft de deelname van het Franse CMA CGM tot maximaal 9% bij de nu geplande emissie. Mijn vraag aan de minister is: in hoeverre neemt hierdoor de facto de invloed van de Franse staat toe? Ik vraag dit, omdat dit een heel erg Frans bedrijf is. CGM was tot voor enkele tientallen jaren zelfs een Frans staatsbedrijf. Ook mag CMA CGM één bestuurslid benoemen in de raad van commissarissen van de luchtvaartgroep. Dat lijkt me voor de Neder-

landse Staat toch echt een verwatering van zeggenschap, ook al blijft bij deelname aan de claimemissie het aandeel van de Nederlandse Staat gelijk.

Voorzitter. Dat is één kant van de medaille. De andere kant is dat er kennelijk voldoende privé-investeerdere zijn die bij de emissie willen inschrijven en dat er begeleidende banken zijn die garant staan voor het niet-opgehaalde bedrag. Hoewel enigszins geruststellend, ziet de inschrijving op de emissie er daarmee bedrijfseconomisch gezien op het eerste gezicht nog niet direct uit als een aanbod dat je niet kunt laten liggen. Zo blijft het eigen vermogen van Air France-KLM zelfs na deze emissie nog steeds negatief. Dat betekent dat in de toekomst — de minister bevestigde dat al eerder — nieuwe aandelenemissies niet zijn uitgesloten, met nog meer verwatering tot gevolg. Ook afstoting van onderdelen is mogelijk. Op internet lees ik bijvoorbeeld over de exclusieve gesprekken die Air France-KLM zegt te zijn aangegaan met de private equity firma Apollo voor een kapitaalinjectie van 500 miljoen voor een van haar engineering- en onderhoudseenheden. Deze kapitaalinjectie lijkt ook in te houden dat dit belangrijke onderdeel wordt afgegoten of ten minste als onderpand wordt ingezet. Kennelijk is alles mogelijk. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Luchtvaartmaatschappijen zijn natuurlijk wel ongekend hard geraakt door de coronapandemie die vliegvlagen, met name internationale vliegvlagen, een tijdlang vrijwel onmogelijk maakte. Ook na het opheffen van de strengste beperkingen voor reizigers werden aanvankelijk nauwelijks tickets verkocht. Dat alles lijkt zich nu echter te keren, en wel zodanig dat Schiphol er geen raad mee weet en het nu schandelijk laat afweten. Het zijn de miljardenverliezen uit die coronaperiode die, zoals gezegd, Air France-KLM een negatief eigen vermogen hebben bezorgd. De PVV gaat ervan uit dat de wereld weer gewoon moet draaien. De bedrijfsresultaten van Air France-KLM hebben zich in de afgelopen kwartalen ook sterk verbeterd. Een extra investering is evenwel onvermijdelijk. Die moet uiteraard ook in perspectief worden gezien. Het Europees coronaherstelfonds heeft een omvang van 750 miljard euro, bestaande uit 390 miljard aan subsidies en 360 miljard aan leningen. Die 390 miljard subsidies aan Zuid-Europa kosten ons 780 miljoen euro per jaar. Daar krijgen we helemaal niets voor terug. De gretigheid van links Nederland vorig jaar om dat geld onmiddellijk over te maken naar een failliet Zuid-Europa staat in schril contrast met hun gereserveerde houding ten aanzien van een investering nu.

Een andere vergelijking, die met de stikstof- en klimaatpot van 60 miljard, laat zien dat deze investering in Air France-KLM minder dan 4 promille van deze klimaatpot bedraagt. Ook rond deze klimaatpot danste links Nederland van vreugde toen dat geld beschikbaar werd gesteld.

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

Even over het vorige punt. De heer Van Strien zei dat er heel veel via de EU naar Zuid-Europa gaat. Nu hebben we het hier over een emissie van 2,2 miljard euro. Ik neem aan dat de heer Van Strien weet wat er met die 2,2 miljard gaat gebeuren, in lijn ook met zijn verhaal over de geldstromen richting Zuid-Europa. Van die 2,2 miljard gaat 1,6 miljard naar de Franse staat, omdat die een lening afgelost krijgt. Dus ons exposure stijgt met 200 miljoen, de Fransen investeren 600 miljoen en krijgen daar 1,6 miljard voor terug. Dus dan zie ik toch een zekere parallel met dat

coronafonds waarover u net sprak. Of zie ik dat verkeerd, meneer Van Strien?

De heer **Van Strien** (PVV):

Ik denk dat de heer Otten dat inderdaad verkeerd ziet. Ik heb vroeger in de economielessen geleerd dat je van het aflossen van een lening niet armer wordt en dat je van het afgelost krijgen van een lening niet rijker wordt. Ik heb het vergeleken met het subsidiegedeelte dat naar Zuid-Europa gaat en niet met het leninggedeelte.

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

Ik heb het over de lening van Air France-KLM. Ik heb op school geleerd: als ik de lening van de heer Van Strien aflos, dan word ik armer en de heer Van Strien rijker. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Van Strien** (PVV):

Dat ziet de heer Otten verkeerd, voorzitter.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Van Strien.

De heer **Van Strien** (PVV):

Voorzitter. Ook wij hebben onze reserves, want wat is "gewoon draaien" voor de luchtvaart? Aan de ene kant zegt het kabinet dat Nederland internationaal georiënteerd is, een open economie heeft en veel handeldrijft met het buitenland, waardoor de verbondenheid met de rest van de wereld via Schiphol zeer belangrijk is. Het kabinet zegt zich te realiseren dat de luchthaven Schiphol en het netwerk van internationale bestemmingen van KLM voor duizenden banen zorgt. Die netwerken maken het ook voor buitenlandse bedrijven financieel interessant om zich in Nederland te vestigen. Kortom, het gaat over de werkgelegenheid van vele duizenden Nederlanders. Aan de andere kant legt het kabinet zowel KLM als Schiphol eisen op op het gebied van geluidhinder en CO<sub>2</sub> die veel verder gaan dan die in de rest van de wereld. Om dan nog maar niet te spreken van de chaos op Schiphol die de Staat als meerderheidsaandeelhouder nog steeds laat voortbestaan. Dit zijn zaken die ik niet met elkaar kan rijmen. Graag ontvang ik hierover uitleg van de ministers.

Resumerend. Om een goed oordeel te vormen over dit wetsvoorstel, wacht ik de antwoorden op de gestelde vragen graag af.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van Strien. Dan is nu het woord aan de heer Frentrop, namens de Fractie-Frentrop.

□

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

Dank u wel. Voorzitter. De regering wil nog eens zo'n 200 miljoen aan aandelen Air France kopen. Ik zeg steeds maar even "Air France" als we Air France-KLM bedoelen, want dat is makkelijker, vind ik.

Iedereen maakt weleens een foutje, maar van fouten moet je wel leren. De regering maakte eerder een foutje. Ik doel dan op het foutje dat ze in 2019 62 miljoen aandelen Air France kocht, voor €12 per stuk. Dat was evenveel als de Fransen toen hadden, meneer Van Ballekom, want het beleid was toen om pariteit te zoeken met de Franse staat. Dus de Nederlandse KLM even groot als Air France.

Dat geld ging niet naar Air France, dat geld ging ook niet naar KLM, dat geld ging naar beleggers die €12 per aandeel wel een mooie prijs vonden om te verkopen. Die beleggers hadden gelijk en die zullen met een goed glas wijn en een dikke sigaar gniffelend terugkijken nu de koers onder €2 staat en het Nederlandse belang ver onder 200 miljoen. De regering had die aandelen ook niet gekocht met het idee dat dat een goede belegging is. Nee, de regering had die aandelen gekocht met het idee dat ze zo zeggenschap binnen Air France zou krijgen. Dat was fout, want die zeggenschap kwam maar niet. Integendeel, de Fransen waren boos en zij vonden het Nederlands handelen achterbaks. Nederland kreeg sinds die actie dan ook niet meer maar minder te zeggen. Het contract van de CEO van KLM werd bijvoorbeeld niet verlengd. Hij kon opstappen en gaat naar India. Net goed, zo schreef de Franse pers.

Die fout van 744 miljoen, was niet alleen fout in de zin van ondoelmatig — het doel werd er niet mee bereikt — maar was ook onrechtmatig, zo heeft de Rekenkamer geconcludeerd. Vorig jaar leek de regering haar les te hebben geleerd. Air France had weer 1 miljard nieuw kapitaal nodig. Nederland had toen 145 miljoen moeten uittrekken om het belang op peil te houden, maar de regering zei: nee, dank u, we maken niet nog een keer dezelfde fout, wij doen niet mee, wij slaan over. Het belang van Nederland zakte van 14% naar 9,3%, maar voor de zeggenschap maakt dat niks uit, want die zeggenschap was nul en bleef nul. Dat was ook niks nieuws, want zo zij het. Dat was al besloten toen de KLM zestien jaar geleden werd verkocht. De Nederlandse Staat heeft sinds 2004 al geen zeggenschap meer binnen Air France. Dat was de afspraak. Het enige wat we kregen, was één commissaris: Jaap de Hoop Scheffer.

Wat gebeurt er nu? Nu gaat Air France 2.000 miljoen nieuwe aandelen uitgeven. Niet tegen een prijs van €12, maar tegen een prijs van €1,17 per stuk. Tot mijn verbazing zegt de Nederlandse regering nu: doe ons maar 200 miljoen van die aandelen; we hebben daar wel ruim 200 miljoen euro voor over. Opnieuw doen we dat niet als een belegging, hoewel dit een betere belegging lijkt dan destijds, maar geven we opnieuw 200 miljoen uit om zeggenschap binnen de aandeelhoudersvergadering van Air France te krijgen of in ieder geval op peil te houden. Maar die zeggenschap zullen we daarmee niet krijgen, want die was nul en die blijft nul, of je nu €10 overmaakt naar Parijs of 220 miljoen. Doen we die bijstorting dan om de KLM te helpen? Dat is uitdrukkelijk niet het geval. De KLM heeft gezegd: "Nee hoor, wij hebben geen kapitaal nodig. Integendeel, het gaat weer goed. Wij zijn juist bezig met het terugbetalen van de overheidssteun."

**De voorzitter:**  
De heer Crone.

**De heer Crone (PvdA):**

Een foutje dat de heer Frentrop nooit heeft gemaakt, is dat hij hoogleraar governance was. Ik luister altijd aandachtig. Ook hij was twee jaar geleden zeer enthousiast dat we een staatsagent kregen. Dat was een novum. Dat delen we. Nu zegt hij dat we met die aandelen geen zeggenschap hadden. Ik weet nu sinds een aantal uren dat er een afhankelijke en een onafhankelijk board member waren. Kende u dat fenomeen? Is het zo dat we dat inderdaad misschien verliezen? Was het verschil tussen afhankelijk en onafhankelijk wel een serieuze zeggenschap?

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

Een board member moet u zien als het idee van een Nederlandse commissaris. Dat geeft geen zeggenschap. Als je de meerderheid van de board hebt, dan heb je zeggenschap. Als je misschien een derde van de board hebt, dan heb je zeggenschap. Als bij Air France een van de negentien iets zegt, dan zullen de andere achttien daar vriendelijk naar luisteren en dan overgaan tot de orde van de zaak.

**De heer Crone (PvdA):**

We hebben in de brief vanmiddag gelezen dat het er negentien en twintig mogen zijn, maar dat die weer niet meetellen in het aantal dat je mag hebben. De werknemers worden bijvoorbeeld niet meegeteld en de Staat zelf ook niet. Daarom weten we nu dat het er niet te veel zijn. Maar de kernvraag is: is er verschil tussen een afhankelijke en een onafhankelijke board member?

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

Ik ben niet precies op de hoogte van de Franse situatie op dit moment, maar de regering heeft aangegeven van wel. Wat ik van de regering hoor, zijn er twee verschillen. Eentje is dat de regering instructies kan geven aan die board member. Maar daar heb je niet zo veel aan. Je kan hem iets laten zeggen en dan zeggen de andere achttien: fijn, dank u wel. Dat levert op zich dus niks op. Het andere verschil is dat die board member extra informatie kan verschaffen aan zijn achterban. Daarover heeft mevrouw Prast de vraag gesteld: goh, is dat geen voorkennis? Ik ben benieuwd naar het antwoord daarop. De vraag is wat je die informatie waard vindt. Wil je honderden miljoenen betalen voor informatie die nog niet publiek is?

**De voorzitter:**

De heer Crone, tot slot.

**De heer Crone (PvdA):**

Inmiddels heb ik een stukje gelezen van het stenografisch verslag van gisteren. Minister Kaag zegt: zelfs de informatie over de emissie aan CMA kreeg ik pas nadat ze het besluit hadden genomen, vijf over twaalf, quote unquote. Minister Kaag zei gisteren ook dat ze pas zondagavond 24 mei — of 22 mei, wat was het? — hoorde dat ze een emissie doen waar wij nu aan mee gaan doen. Ook daarover is geen voorkennis aan de Nederlandse Staat gegeven, ook niet via de afhankelijke board member. Heeft die board member dus zitten slapen of mag die dat dan toch niet vertellen?



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

Dat kan ik niet beoordelen, maar hij hoeft natuurlijk helemaal niks te vertellen; laten we daarmee beginnen. Ik geloof dat er een voormalig ambassadeur in China is die daar namens de Nederlandse regering zit. De regering is ervan afhankelijk in hoeverre hij volgt wat er gebeurt binnen de board van Air France en wat hij daarover doorgeeft.

Voorzitter. KLM heeft het geld, het kapitaal, niet nodig, want die kan de overheidssteun terugbetalen. Air France wil de overheidssteun ook terugbetalen, maar kan dat niet. Daarom verkoopt Air France nu voor 2,2 miljard aan nieuwe aandelen. De Franse staat koopt voor 600 miljoen van die aandelen en krijgt ten minste 1,6 miljard terug van Air France. De regering-Macron verdient met deze transactie dus precies 1,6 miljard minus 600 miljoen, dus 1 miljard, waarvan een vijfde van de Nederlandse belastingbetaler.

Voorzitter. Deze regering koopt graag Franse waar. Toen De Vaandeldrager vorig jaar in Frankrijk te koop kwam, wilden wij daar wel 175 miljoen voor betalen. Mijn fractie vond dat toen ook al te veel, maar daar kreeg je tenminste nog een echte Rembrandt voor terug. Nu betalen we de Fransen 220 miljoen en daar krijgen we helemaal niks voor terug. Als dit het Franse parlement was, dan zouden wij allemaal voor dit voorstel moeten zijn, maar dat zijn wij niet.

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen. U zult begrijpen wat ik vind van het voorstel, maar ik heb nog twee vragen aan de minister. De eerste gaat over het volgende. In de brief die we van tevoren kregen, staat dat de Nederlandse commissaris — zo noem ik hem maar even — meneer Van den Berg extra informatie mag verstrekken. Dat is ons wat waard. Voor mij zou dat geen 220 miljoen waard zijn, maar goed. Die waarde heeft hij als afhankelijke commissaris. U zegt dat het zo zou kunnen zijn dat de Franse board gaat beslissen: als ons belang daalt, dan wordt hij misschien een onafhankelijke commissaris. Mijn vraag is: wat is precies de wettelijke grondslag waarop de board van Air France zou kunnen beslissen dat de zittende commissaris van positie verandert, namelijk van afhankelijk in onafhankelijk? Is dat bij een bepaalde grens? Als hij tot een belang van 5% afhankelijk blijft, dan hoeven we niet 9,3% te kopen maar hebben we aan 5% genoeg als we de prijs willen betalen voor die afhankelijkheid. Mijn vraag is dus: wat is nou precies de wettelijke grondslag? Bij welke grens moeten wij vrezen dat wij die informatievoorsprong, het enige wat we hebben dankzij de commissaris, kwijtraken?

Dan mijn tweede en laatste vraag. Ik hoorde gisteren aan het begin van het debat in de Tweede Kamercommissie voor Financiën de heer Eppink van JA21 zeggen dat als Nederland niet meedoet aan de emissie, het gevolgen heeft voor de garanties die Nederland van Air France heeft gekregen met betrekking tot de activiteiten op Schiphol. Daarvan was de opzegtermijn in het kader van de staatssteun verlengd tot vijf jaar. Volgens de heer Eppink raken wij de garanties misschien kwijt als we niet bijstorten en is de vijfjaarstermijn dan misschien weer van de baan. Mijn vraag aan de minister is: is dat correct of heeft de heer Eppink zich vergist en heeft de verstrekte garantie van de netwerkfunctie van Schiphol tot 2025 helemaal geen connectie met de omvang van het aandelenpakket van de Nederlandse Staat? Dus heel concreet: is er een connectie

tussen die garanties en de omvang van het aandelenpakket van de Nederlandse Staat in Air France?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

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



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

Voorzitter. In de eerste plaats wil mijn fractie de beide ministers bedanken voor de uitgebreide publieke en ook vertrouwelijke informatie die wij de afgelopen twee jaar in feite al krijgen. We zijn dus betrokken, hoe dan ook. We behandelen een speedwet over deelname van de Staat aan een aandelenemissie van de holding Air France-KLM voor 220 miljoen om zo het huidige aandelenbelang van 9,3% te behouden. De Tweede Kamer heeft de aandelenemissie vanmiddag goedgekeurd en die ligt nu hier voor.

Voorzitter. Alles in perspectief, zou ik zeggen. In het regeerakkoord zijn gigantische fondsen voorzien voor klimaat en stikstof. Tezamen met het Groeifonds komen we in de buurt van 80 miljard. De Staat leek gratis te kunnen lenen en dus vond het kabinet het verstandig om de staatsschuld met die 80 miljard te verhogen en toekomstige generaties op te zadelen met 80 miljard extra staatsschuld. Sinds 15 december is de rente om en nabij 1,5% gestegen en wordt de rentelast over die extra 80 miljard steeds hoger. Wat is een goed koopman? De tijd zal dat altijd leren. En in dit verband: quo vadis met de KLM?

Terugkijken is altijd gemakkelijk, ook in dit dossier. Uw voorganger minister Hoekstra kocht in 2019 voor ruim 700 miljoen een extra belang in de holding Air France-KLM. De gevolgde parlementaire procedure verdiende allerminst een schoonheidsprijs. Alleen de leden van de commissie Financiën mochten bij de toelichting van minister Hoekstra op zijn ministerie aanwezig zijn, om 09.00 uur 's ochtends. Niet de leden van de commissie Verkeer en Waterstaat, want de kring moest vanwege de geheimhouding zo klein mogelijk blijven. We moesten als leden van de commissie Financiën onze telefoon inleveren en tekenen voor geheimhouding. Het was me wat. Ik was er als Tweede Kamerlid bij en herinner me dat nog als de dag van gisteren.

De Rekenkamer had terecht kritiek op de gevolgde procedure van de goedkeuring. Het was één keer en nooit meer; er was een premier die dat ook ooit eens zei. Deze speedprocedure verdient overigens ook geen schoonheidsprijs. Bij het steunpakket in 2020 zijn zoals gezegd de staatsgaranties versterkt en zijn voor vijf jaar strategische afspraken gemaakt. Dat moeten we wel bedenken als wordt gewezen op de forse waardedaling van de deelname van ruim 700 miljoen destijds. Die zijn niet in geld uit te drukken, maar zijn toch van aanzienlijke waarde.

We praten nu dus over die speedwet voor 220 miljoen. Mijn fractie wil dit debat zien in het licht van de coronacrisis die de luchtvaart en ook Air France-KLM midscheeps heeft geraakt. Van een positief vermogen van 2,3 miljard naar een negatief vermogen van 4,2 miljard: dat is een daling van 6,5 miljard, onvoorzien en in korte tijd. De tijd zal leren

hoe snel de luchtvaart en Air France-KLM zich herstellen van deze klap. De vooruitzichten lijken gunstig maar blijven onzeker. We willen er allemaal uiteindelijk op uit trekken, de wijde wereld in. Niets is mensen vreemd. Opa's en oma's kunnen eindelijk hun kinderen in het verre buitenland opzoeken als die daar werken. Die hebben ze dan al anderhalf tot twee jaar niet gezien. Mijn vrouw en ik hebben dat recent als opa en oma meegemaakt, toen we in Indonesië onze jongste zoon konden bezoeken. Ook de jeugd vliegt uit en dat is hun gegund na de lange lockdown.

De Staat wil deelnemen in de nieuwe aandelenemissie van de holding en wil goedkeuring vooraf van het parlement. Door deelname kan het belang van 9,3% blijven. De afspraken en voorwaarden die zijn gesteld bij het steunpakket van 2020 blijven onverkort van kracht, zo is duidelijk. De Staat deed in april 2021 niet mee met de vorige aandelenemissie van de holding, omdat het vorige kabinet eerst de kapitaalbehoefte van KLM wilde onderzoeken. Er was geen acute noodzaak voor versterking van het eigen vermogen. Maar klopt het dat mogelijk strenge voorwaarden van de Commissie wellicht meespeelden en dat men toch grote aarzelingen had? Kijk naar de voorwaarden die Lufthansa kreeg en denk maar aan het inleveren van een aantal slots. Hoe beoordeelt de minister achteraf dit besluit van haar voorganger?

Het belang verwaterde alsnog van 14% naar 9% na een grote investering naar die 14%. Nu motiveert het kabinet het op peil houden van de 9,3% met het borgen van het publieke belang. Het gaat dan om een betere regeling van de informatiepositie, bijvoorbeeld over de gelijkwaardige hubontwikkeling. Het op peil houden van het Nederlandse belang dient het publiek belang, zegt de minister. De verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties van negen maanden naar vijf jaar in 2020 past ook daarin. Die staatsgaranties zijn afspraken tussen de Staat en Air France-KLM over onder meer de mate van gebruik van Schiphol als internationale hub en de blijvende vestiging van KLM in Nederland, opererend onder Nederlandse vergunningen, verkeersrechten en luchtvaartverdragen, waarvan we er gelukkig heel veel hebben, net als de belastingverdragen. De verlengde opzegtermijn eindigt in 2025. Kan de minister aangeven hoe deze belangen ook na 2025 gewaarborgd kunnen blijven? Wil de minister ons tijdig op de hoogte houden van nieuwe ontwikkelingen op dit belangrijke punt?

Het was al sinds 2021 bekend dat de holding het kapitaal verder wilde versterken in 2022. De Europese Commissie en de andere partijen kunnen geen andere voorwaarden stellen aan deze normale emissie. Algemeen, ook hier vandaag, wordt de vraag gesteld wat er met de deelname van 200 miljoen gebeurt. Het is duidelijk dat dit bedrag deels wordt gebruikt voor aflossing door de holding aan de Franse staat en deels voor verbetering van het eigen vermogen. De holding gebruikt 25% voor verbetering van het eigen vermogen. De rest, 560 miljoen, wordt gebruikt voor het aflossen van de lening aan de Franse staat. Hoe beoordeelt de minister deze verdeling?

Voorzitter, tot slot. Het valt mijn fractie op dat de term "duurzaamheid" veelvuldig valt in de gewisselde stukken en dat is terecht. Het woord "werkgelegenheid" in de documenten staat daar ver bij in de schaduw, zo vinden wij. Het gaat toch wel om de werkgelegenheid van tienduizenden mensen bij KLM en Schiphol. Die hebben recht op duidelijkheid over de duurzaamheid van hun baan voor hun

gezin en hun kinderen. Mijn fractie wil van minister Harbers een uitvoerige visie hoe meer beschaafde arbeidsvoorwaarden op Schiphol met spoed tot stand kunnen komen, liefst morgen duidelijk, zeker en vast. Ik begon met perspectief en wil daarmee eindigen. Ook zij hebben recht op perspectief, liefst morgen.

Mijn fractie wacht de antwoorden van de beide ministers met belangstelling af.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Rooijen. Dan is het woord aan de heer Van der Voort namens de fractie van D66.



**De heer Van der Voort (D66):**

Voorzitter. De Nederlandse Staat en KLM, opgericht in 1919, zijn al jaren met elkaar verbonden. Toen in 1950 het eerste kabinet-Drees krap bij kas zat, besluit dat kabinet desondanks het verlieslijdende KLM financieel bij te springen. Het parlement steunde toentertijd deze beslissing.

Veel Nederlanders zijn met Fokker, KLM en Schiphol trots op hun luchtvaarthistorie en -prestaties. Deze trotse gevoelens bij een deel van onze landgenoten zijn, gecombineerd met de vrijheid die vliegen en goedkoop vliegen ons gebracht hebben, op de achtergrond aanwezig als we over KLM spreken. Dat is niet erg, maar het is wel goed ons dat te realiseren. Daar komt bij dat het uitgebreide netwerk van KLM en de hubfunctie van Schiphol, zoals gesteld wordt, een belangrijke bijdrage leveren aan onze economie en aan ons internationale handelsklimaat. Een op het eerste gezicht eenvoudig besluit over het aankopen van aandelen heeft dus een relatie met een grotere context.

Toch wil ik van de grotere context terug naar de kern. Het gaat erom of een extra kapitaalinjectie in de vorm van de aankoop van aandelen weggegooid geld is of juist een verstandige investering om de doelen die we met elkaar hebben, in zicht te houden. Die doelen zijn een duurzame luchtvaart en een gezonde bijdrage aan de economie. Zie dat geheel als een publiek belang.

Natuurlijk zit er altijd spanning op een investering in een commerciële organisatie om een publiek belang te bereiken. Het is daarom goed dat we daar niet lichtzinnig over besluiten. Het vorige kabinet heeft na een interne afweging, maar zonder vooraf het parlement om goedkeuring te vragen, een aandelenpakket aangeschaft in Air France-KLM van uiteindelijk 9,3%. Daarmee, en met aanvullende afspraken behorend bij steunpakketten, wordt geprobeerd het publieke belang te dienen en te verwezenlijken. Het is nog te vroeg om te zeggen of dat gaat lukken. Dat heeft ook de state agent vanmorgen nog zo gezegd. De rapportage van deze staatsagent stemt niet optimistisch, maar er is onzekerheid.

En in die onzekerheid, dus de onzekerheid of de gestelde doelen wel of niet gehaald worden, wordt nu opnieuw een beroep gedaan op de schatkist, om het percentage van het aandelenpakket op peil te houden. Ja, dat is voor de fractie van D66 ongemakkelijk. Maar is dat dan reden om nu acuut de strategie die eerder is ingezet te heroverwegen? Onze fractie denkt van niet. Die strategie omvat afspraken over milieudoelstellingen, over de inzet van die staatsagent, over

herstructurering van het bedrijf en over inspraak via een aandelenpakket van 9,3%. Het is naar de mening van onze fractie te vroeg om nu, vandaag, die strategie te herijken. We weten immers niet precies hoe groot de werkelijke invloed is binnen Air France-KLM, hoe groot de rol van KLM en die van Schiphol in de economie zijn en hoe die eventueel gaan veranderen.

**De heer Crone (PvdA):**

Die visie willen we allemaal, maar ik hoorde uit de mond van de vorige woordvoerder van de fractie van D66 in de Tweede Kamer, de heer Paternotte, vaak heel ferme plannen. Hij had het over minder vluchten in de nacht, over minder dit en minder dat, en meer milieu. Hij heeft natuurlijk heel veel kans gekregen om dat binnen te halen. Maar we weten allemaal dat minder nachtvluchten dodelijk zijn voor KLM. KLM en Transavia vliegen juist in de randen van de nacht, waardoor je twee of zelfs drie keer per dag op en neer kunt vliegen naar de vakantiebestemmingen. Dus wat is nou de visie van D66?

**De heer Van der Voort (D66):**

Ik denk dat de visie van D66 u heel helder is, onder andere uit de lijn die vanuit de Tweede Kamer wordt gehanteerd. Maar het gaat nu om de visie van het kabinet op de luchtvaart voor de komende jaren. Wij hebben begrepen dat die luchtvaartvisie er op vrij korte termijn aankomt. We zijn daar natuurlijk ontzettend benieuwd naar. Hoe wordt die luchtvaartvisie? Vandaaruit kunnen we ook verder plannen maken en bekijken hoe in de toekomst ook met KLM omgegaan moet worden.

**De heer Crone (PvdA):**

Dat heb ik al betoogd, en anderen ook. Maar we wachten daar al twee jaar op. En we gaan er nu wel weer extra geld in stoppen. Dus moeten we dat niet aan elkaar verbinden?

**De heer Van der Voort (D66):**

Dat ongeduld heb ik in zekere mate ook. Maar ik heb er wel alle vertrouwen in dat het kabinet daar nu heel actief mee bezig is, en dat die belofte eerdaags ingevuld gaat worden, hopelijk op een manier die past bij de visie die D66 op dat vlak heeft.

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

Hoe werkt volgens de heer Van der Voort een belang in de holding Air France-KLM precies door in het beleid van KLM? Dus hoe verhoudt het feit dat de Nederlandse Staat aandelen heeft in Air France, zich tot alle plannen die de heer Van der Voort heeft met KLM en Schiphol?

**De heer Van der Voort (D66):**

De heer Frentrop stipt hier natuurlijk een belangrijk punt aan, want de onzekerheid over de vraag hoe groot die invloed nou precies is, is natuurlijk groot. En waar is er dan invloed op? Daarbij gaat het met name ook om de doelstellingen van het kabinet en het parlement. Dus ik kan daar niet direct een precies antwoord op geven.

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

Je hebt via aandelen invloed op de stemming op een aandeelhoudersvergadering. Is de heer Frentrop dat met mij eens? In dit geval kun je dus met aandelen in Air France-KLM invloed uitoefenen op de uitkomsten van de stemmingen over de agendapunten die op de aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM voorliggen. Op die vergadering komt niets aan de orde wat KLM betreft, niets wat Schiphol betreft en niets wat nachtvluchten betreft, helemaal niets. Daar komen dingen aan de orde die betrekking hebben op de holding, zoals het salaris van de directie van de holding. Alleen daar kun je invloed op uitoefenen via aandelen in Air France-KLM. Is meneer Van der Voort dat met mij eens?

**De heer Van der Voort (D66):**

Ik heb begrepen — maar we horen natuurlijk ook graag de antwoorden van de ministers — dat bij de afhankelijke board member, die met een aandelenpakket van 9,3% zou zijn geborgd, de belangrijkste invloed en informatievoorziening plaatsvindt. Dat is dus een ander traject dan de aandeelhoudersvergadering waar de heer Frentrop het over heeft.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Frentrop.

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

Dan denk ik dat meneer Van der Voort het met mij eens is dat de enige manier waarop je via die board member invloed kunt uitoefenen, is dat je die een instructie kan geven. De regering kan de board member de instructie geven om te zorgen dat er wat meer of minder nachtvluchten komen op Schiphol. Dan zal de board luisteren naar de board member; dat is er een van de negentien. Dan zullen de andere achttien besluiten. Ik neem aan dat de heer Van der Voort dat met mij eens is.

**De heer Van der Voort (D66):**

Ik weet niet zeker of het precies zo ligt als de heer Frentrop het voorspiegelt. Maar volgens mij zijn dit ook vragen die aan het kabinet gesteld zijn. Ik wacht heel graag de antwoorden daarvan af, om te kijken hoe groot de invloed van die board member dan is.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog.

**De heer Van der Voort (D66):**

Ik had het erover dat het volgens onze fractie nu te vroeg is om de strategie die het kabinet heeft ingezet te herijken. Want we weten niet of de milieudoelstellingen met minder invloed ook behaald gaan worden. Maar het niet aankopen van de aandelen en zo het aandelenpakket laten verwateren tot 2%, betekent in ieder geval het loslaten van de strategie die eerder is ingezet. Het wel aankopen van de aandelen betekent niet automatisch dat de ingezette strategie succesvol wordt, maar geeft in ieder geval de mogelijkheid om succesvol te worden. Onze fractie kiest er dus in alle onzekerheid voor om vast te houden aan die 9,3% en om deze

investering dus te doen. Mochten er in de nabije toekomst andere investeringen nodig zijn die geen onderdeel zijn van de eerder geformuleerde strategie, dan maakt de D66-fractie wellicht een andere afweging.

Er rest onze fractie nog één vraag betreffende de aard van de transactie. In de kabinetsbrief wordt gesteld dat deze uitgave wordt gekenmerkt als een financiële transactie, waardoor de verwachting is dat het EMU-saldo niet wordt belast. Waarop zijn deze verwachtingen gebaseerd? Waarom wordt het EMU-saldo met deze transactie niet belast? Waarom overweegt de minister wel of geen dekking hiervoor te regelen? Wat is het effect van deze transactie op de staatsschuld?

Voorzitter, tot zover onze vragen. We wachten met belangstelling de beantwoording af.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van der Voort. Dan is het woord aan de heer Essers namens het CDA.



**De heer Essers (CDA):**

Voorzitter. Het onderwerp van dit debat heeft iets vervreemdends, iets verontrustends. Onze oosterburen zouden zeggen: iets onheimisch. Aan de ene kant staat het behoud van de betekenis van de KLM voor Nederland centraal: de hubfunctie en de zeer belangrijke werkgelegenheidsaspecten. Aan de andere kant is het ook zo dat de KLM allang niet meer een puur Nederlands bedrijf is. Zonder de samenwerking met een bedrijf als Air France zou de KLM waarschijnlijk niet meer mee kunnen doen aan de champions league van de internationale luchtvaart. Dan zou mogelijk slechts een plekje in de conference league resteren. De vraag is of die competitie dan niet al te hoog gegrepen zou zijn.

Het is goed te begrijpen dat Nederland het huidige belang en de huidige invloed op de besluitvorming bij Air France-KLM wil behouden. Dat streven steunen wij. De realiteit is echter ook dat de meeste aandelen in de holding in handen zijn van de Franse staat. Nederland speelt dan ook zonder verwatering niet de hoofdrol. De door Nederland in het kader van de aan KLM verleende staatssteun opgelegde voorwaarden kunnen zelfs in strijd komen met het belang van Air France. Het meest vervreemdende is dat de Nederlandse regering nog geen concreet beeld heeft gepresenteerd van de langetermijntoekomst van KLM; het is vandaag al meerdere keren aan de orde geweest. Ook het bedrijf heeft dat langetermijnperspectief kennelijk nog niet geschetst. Wat dit betreft is dit wetsvoorstel een walk in the dark.

Dat gevoel wordt versterkt door de onduidelijke gevolgen van de Oekraïneoorlog en de coronapandemie, die nog steeds niet onder controle is. Wat zullen de gevolgen zijn als de oorlogsvoering in Oekraïne leidt tot nog verdere kostentoeënemingen? Wat staat de luchtvaart te wachten als corona in het najaar onverhoopt weer toeslaat? Gaat Nederland dan weer een steunpakket verlenen aan KLM, eventueel met aangescherpte voorwaarden?

Een ander onzeker punt is hoe deze suppletoire begroting zich verhoudt tot de EU-staatssteunbepalingen. In hoeverre gaat Nederland zich bij de voorgenomen emissie indekken tegen de financiële gevolgen als onverhoopt toch sprake zou zijn van verboden staatssteun? Dat is toch een niet onbelangrijke vraag.

Dit zijn allemaal onzekerheden, die via dit wetsvoorstel ook op ons bordje worden gelegd. Wij hopen echt dat de regering in dit debat een aantal van die onzekerheden kan wegnemen. Maar eerlijk gezegd koester ik geen al te grote verwachtingen in dezen, want die onzekerheden zijn er ook voor de regering. Het zou heel mooi zijn als er in ieder geval een helder antwoord komt op die vraag rondom de positie van die board member, namelijk of die van afhankelijk naar onafhankelijk zou kunnen gaan ten opzichte van Nederland. Ik heb het gevoel dat dat alweer wat meer comfort zou bieden.

Wel zien wij duidelijk in dat het laten verwateren van het huidige Nederlandse belang in de holding de vele onzekerheden zeker niet zal wegnemen. De problemen zullen dan alleen maar verergeren en zullen de huidige tekenen richting herstel — hoe zwak ook, maar toch — in de weg staan. Zeker niet onbelangrijk is verder dat als wij ons belang laten verwateren, dat een hele sterke symbolische werking zal hebben. Dan laten wij als het ware onze belangen bij de KLM varen. Ik zet het wat zwaarder aan, maar het heeft een symbolische betekenis. Wij moeten echt aan de bal blijven.

Wij kijken uit naar de beantwoording door de regering van onze vragen, maar onze inzet zal zijn dat we deze suppletoire begroting gaan steunen.

Ik dank u wel.

**De voorzitter:**

De heer Vendrik namens GroenLinks.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

De heer Essers noemt de vele onzekerheden die onvermijdelijk niet allemaal vandaag, morgen of overmorgen kunnen worden beantwoord. Het moet blijken. De heer Essers zegt evenwel dat het voor de CDA-fractie als een paal boven water staat dat het belang in Air France-KLM niet mag verwateren. Aan het begin van zijn betoog zei hij ook dat dit weleens vaker zou kunnen terugkomen. Als ik het zo hoor, denk ik dat de CDA-fractie altijd te porren is voor Nederlandse deelname aan de volgende claimemissie en de daaropvolgende claimemissie, want er zijn altijd onzekerheden en die kun je niet helemaal wegnemen. Als er iets als een paal boven water staat, gaat het waarschijnlijk ook gebeuren. Ik ben eigenlijk benieuwd wanneer dat niet zo is: wanneer zou voor de CDA-fractie het antwoord "nee" zijn? Dat vraag ik ook omdat ik in positieve zin getriggerd was door de bijdrage van de heer Van Kesteren namens de CDA-fractie bij de Financiële Beschouwingen. Ik vat die bijdrage als volgt samen: we moeten eigenlijk naar een ander verhaal toe over hoe wij verdergaan met de economie en met duurzaamheid; oude patronen mogen gewoon ter discussie komen te staan. Tot "oude patronen" reken ik het hele luchtvaartcomplex, het oude model van groei van KLM, Schiphol enzovoort. Zo had ik de heer Van Kesteren begrepen. Ik zoek nu eigenlijk een anker in dit verhaal van de heer Essers. Dat probeer ik maar eens met de vraag

wanneer de CDA-fractie, ook met zicht op dat andere verhaal, over die transitie, misschien ook een keer nee zou zeggen. Wanneer zou er zo'n moment zijn?

**De heer Essers (CDA):**

Ik onderstreep helemaal wat de heer Vendrik zegt over onze houding ten opzichte van die transitie. Die transitie vinden wij buitengewoon waardevol. Wij vinden ook het belang van KLM voor de economie buitengewoon waardevol. Die twee kun je wat ons betreft niet scheiden; beide zijn nodig. Daarvoor zul je ook investeringen moeten doen. Een verwatering van 9,3% naar 2% is wel een hele sterke verwatering. Ik heb ook gezegd dat het accepteren daarvan een heel sterke symbolische betekenis heeft. We hebben al een keer eerder een verwatering gehad, maar die was niet zo dramatisch als wat nu dreigt, van 9,3% naar 2%. Ik heb niet voor niks gezegd dat dit wetsvoorstel iets vervreemdends heeft, iets verontrustends, unheimisch, vanwege die onzekerheden. Maar dat is de realiteit waar we mee te leven hebben. Maar dat als argument gebruiken om nu niet te handelen, zouden wij buitengewoon onverstandig vinden. Wat betreft wat de toekomst brengt: je kunt nooit zeggen "wat er ook gebeurt, whatever it takes". Maar dat je wel een houding moet hebben waarbij je je uiterste best doet om dit buitengewoon waardevolle bedrijf voor Nederland te behouden, dat spreekt mijn fractie zeer aan.

**De voorzitter:**

Mag ik de leden verzoeken het aantal interrupties waar mogelijk te beperken? We moeten namelijk naar een dinerpauze toe. We hebben nog vijf sprekers. Of we houden eerst de dinerpauze, doen dan de rest van de eerste termijn, dan een pauze voor de regering om voor te bereiden, en dan verder. Het is even aan de zaal. Ik vind het prima om ... U mag ook doorgaan, meneer Vendrik. Maar het is even de vraag: wilt u de sprekers afronden voor de dinerpauze of wilt u eerst een dinerpauze en dan de rest van deze termijn? Ik vraag het ook even aan de zaal. Doorgaan? Dan verzoek ik wel om de interrupties te beperken tot één vraag per interruptie. Dan gaan we dit afmaken. Ik zie meneer Van Ballekom nu al naar voren komen voor de eerste uitzondering. O, hij haalt water. Zie je, hij heeft nu al een lege maag.

Uw vraag, meneer Otten.

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

Ik denk dat ik het met mijn reserves nog wel volhoud tot de dinerpauze, dus laten we het afmaken. Ik heb een vraag aan de heer Essers, in navolging van de vraag van de heer Vendrik. Het CDA gaat soms een beetje mee. Hoe kijkt u, meneer Essers, bijvoorbeeld terug op het pakket van 744 miljoen uit 2019? Dat heeft toch niet zo goed uitgedaan. Het punt is, en dat probeerde ik ook aan te geven in mijn bijdrage: doe het goed of doe het niet. Maar we doen het allemaal zo halfhalf. Met de ene emissie doen we wel mee, dan doen we weer niet mee. Dan kopen we te duur en als het goedkoop is, kopen we niks. Hoe ziet de heer Essers dat? Want het is toch een beetje jobbeleid. Dat was mijn vraag.

**De heer Essers (CDA):**

Ik zie dat toch anders. We zouden nooit een Europese Unie hebben gehad als we de filosofie van de heer Otten hadden gevolgd. Dat is altijd twee stappen vooruit, één stap terug, misschien wel twee stappen terug. Je moet iedere keer ook weer kijken naar de realiteiten. Dan is het soms beter om een pragmatische lijn te volgen, dan radicaal te zeggen: het is dat of niks. Want dat niks zou ook weleens een keer dramatisch kunnen uitpakken. Dus ik ben echt voor idealen, maar je moet om die idealen te bereiken op de lange termijn soms wel bereid zijn om compromissen te sluiten en te bekijken wat mogelijk is; kleine stappen in de goede richting.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Schalk namens de SGP.

□

**De heer Schalk (SGP):**

Voorzitter, dank u wel. Nu we de dinerpauze zo ver hebben uitgesteld, wordt het misschien tijd voor een verfrissend momentje. Gister heeft minister Kaag mij een metafoor aangereikt door te spreken over het verwateren. Dat deed mij denken aan een verfrissend dingetje, een blok ijs. Even als disclaimer: ik ben geen natuurkundige, dus reken me niet af op de metafoor die ik wil gebruiken. Maar als ik een blok ijs hier zou neerleggen, dan zou dat, als de temperatuur onder 0 graden zou zijn, gewoon in stand blijven. Wordt het wat warmer, dan zal het verwateren. Neemt de hitte toe, dan zal het verdampen. IJs kan dus verwateren en verdampen, en dat kan ook gebeuren met geld, zoals ik in mijn betoog zal proberen duidelijk te maken.

Voorzitter. Vandaag debatteren we over een dilemma. Een simpele definitie van het woord "dilemma" is: een moeilijke keuze tussen twee dingen. Ik zie een paar dilemma's. Eerst is er een dilemma tussen het zakelijk belang en de bodemloze put. Ik heb er gisteren ook al even over gesproken. Het tweede dilemma is het dilemma van de Nederlandse financiële degelijkheid tegenover de Franse staatssteun.

Allereerst het dilemma van het zakelijk belang versus de bodemloze put. Het is evident dat er een zakelijk belang is. KLM is een begrip. Er is in het verleden alles aan gedaan om deze maatschappij overeind te houden. Tot nu toe is dat gelukt. Maar het gaat wel langs de randen. Een stroom van miljoenen euro's vloeit richting de luchtvaart, maar het geld verdampt waar we bij staan. Als we kijken naar de financiële injectie van 2019, wordt duidelijk wat ik bedoel. De aandelen waren destijds €12 waard. Daarmee kochten we een belang van 14%. In 2021 was er ook een emissie. Daaraan heeft de Nederlandse Staat niet meegedaan. Ons belang verwaterde van 14% naar 9,3%. Ons belang verwaterde, maar het geld verdampte. Het aandeel van €12 in 2019 is nu nog ongeveer €1,50 waard, dus dat geld is in feite voor 85% verdampt. Waarom lieten we toen ons belang wel verwateren? Waarom zou dat nu niet meer kunnen? Nu moet er nieuw geld bij. De aandelen kunnen we nu verwerven voor €1,17. Het grote voordeel van die lage prijs is dat verdampen niet veel geld meer kost, maar dat is een cynische constatering. Het nieuwe geld moet er ook bij om het verwateren te voorkomen. Als we het belang van 9,3% willen handhaven, dan kunnen we daar niet omheen; dan moeten we aan de aandelenemissie meedoen.

De vraag is natuurlijk welke verwatering van het belang we ons kunnen veroorloven. Moeten we op die 9,3% blijven zitten of kan er ook een kleiner belang geaccepteerd worden om dezelfde zeggingskracht te houden? Een andere vraag. De Nederlandse Staat is met 9,3% de tweede aandeelhouder. Kan dat overvleugeld worden door een derde? Zo ja: is dat ernstig?

Voorzitter. Het tweede dilemma is de Nederlandse financiële degelijkheid versus de Franse staatssteun. Daarmee doel ik op het volgende: het doel van de emissie is 2,5 miljard binnenhalen, daarmee de balans herstellen en 75% kapitaalsteun van de Franse staat terugbetalen. Dan blijft er dus een half miljard over; de rest van de aandelenemissie vloeit terug naar de Franse staat. Oftewel: het is nu al duidelijk dat als die aandelenemissie is voltooid, 75% van het opgehaalde geld niet ten goede komt aan Air France-KLM, maar aan de Franse staatskas. En dat terwijl onze staatsschuld gigantisch is. Terwijl onze staatssteun nog lang niet is terugbetaald. Hoe legt de regering aan onze burgers uit dat het meedoen aan deze aandelenemissie toch aanvaardbaar of zelfs verdedigbaar is?

Voorzitter. Nog een enkele vraag over de voorwaarden die gesteld zijn aan het steunpakket — ik weet dat het daar nu niet over gaat — maar het is daaraan wel annex. Hoe oordeelt het kabinet over de stand van zaken rond de betreffende voorwaarden? Heeft het meedoen aan deze emissie nog positieve effecten op de uitvoering van onze voorwaarden door KLM? Naar de metafoor van het ijs: dat kan verdampen of verwateren. Wij staan voor het volgende dilemma. Als we geld in KLM stoppen, kan dat verdampen, maar het hoeft niet. Als we het er niet in stoppen, dan zal onze invloed, gekocht met geld, verwateren. In dat dilemma gaat mijn fractie een keuze maken. Ik zie uit naar de reactie van de ministers, om zodoende te komen tot een eindoordeel van mijn fractie.

Voorzitter, dank u wel.

#### De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schalk. Dan is het woord aan de heer Ester namens de ChristenUnie.



De heer **Ester** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. In de kern lijkt dit een eenvoudig wetsvoorstel. De holding Air France-KLM plaatst een nieuwe aandelenemissie. De Nederlandse Staat kan besluiten wel of niet aandelen aan te kopen. Daarbij geldt — laat mij dat onderstrepen — dat er geen voorwaarden gelden. We doen net alsof dat wel het geval is, maar dat is bij een emissie niet het geval. Het is een louter financiële afweging. Je zou kunnen zeggen: dat is einde verhaal. Dat zou ook leiden tot een heel kort debat in deze Kamer, in ieder geval niet tot middernacht.

Toch is fractie van de ChristenUnie voorstander van een meeromvattende analyse, waarbij met name het bredewelvaartsperspectief leidraad is. Mijn fractie ziet het belang van de staatsdeelname in de voorgenomen aandelenemissie. Wel hebben wij een aantal kritische vragen. Wij hebben de diverse briefings zeer op prijs gesteld. Die hebben onze oordeelsvorming ook aangescherpt. Later vanavond zullen wij de eindbalans opmaken.

Allereerst de communicatie over de beoogde staatsdeelname. Wij begrijpen goed dat, gezien de koersgevoeligheid van de nieuwe aandelenemissie, een zekere mate van vertrouwelijkheid geboden is, maar nu is er een zweem van geheimzinnigheid ontstaan die de beeldvorming niet ten goede komt. Mijn fractie is niet blij met de wel zeer krappe voorbereidingstijd voor het parlement. Bovendien, zo blijkt, hebben veel details van de aandelenemissie hun weg al naar de media gevonden. De minister geeft er in haar politieke en publieke uitlatingen blijk van het adagium van beleidstransparantie zeer serieus te nemen, en dat siert haar. Maar hoe weegt zij dit principe in deze context? Welke lering trekt zij hieruit? Is een grotere mate van openbaarheid, ook met het oog op een nieuwe bestuurscultuur, niet gewoon wenselijk? De gevolgde procedure, zo luidt mijn conclusie, komt het democratisch vertrouwen niet ten goede.

Een terugblik op de naleving van de condities die twee jaar geleden golden voor het steunpakket van KLM, mag in onze beschouwingen niet ontbreken. De staatsagent voor KLM concludeerde in zijn tweede voortgangsrapportage dat er ruimschoots voldaan is aan de bedrijfseconomische en financiële randvoorwaarden van het steunpakket. Dat doet deugd. Tegelijkertijd stelt de staatsagent vast dat de voorwaarden voor netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid nog moeten worden geoperationaliseerd. En dat doet veel minder deugd. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is hier samen met KLM aan zet. Ik vraag hem, via de voorzitter, wat hier nog de benodigde stappen zijn en welke planning hij hierbij hanteert.

Vanuit een breed welvaartsperspectief is het essentieel dat deze criteria ook serieus worden genomen. Het gaat niet alleen om bedrijfsmatige randvoorwaarden, maar evenzeer om de noodzakelijke verduurzaming van de luchtvaart, de impact op omwonenden en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Meerdere sprekers hebben dat punt gemaakt.

De staatsagent oordeelt voorts dat de ingezette maatregelen rond kostenreductie en productiviteitsverbetering door KLM structureel moeten worden gemaakt. Hoe staat het in dit verband met de omvang van de KLM-reserves? In combinatie leidt dit tot mijn vraag aan beide bewindslieden of er inmiddels scenario's voorliggen rond de toekomst van KLM. Ik denk aan financiële én maatschappelijke keuzes. De Kamer vroeg daar eerder om. Welke optie verdient de voorkeur van de Nederlandse Staat als aandeelhouder? Wat is de regie-invloed van beide ministers om deze voorkeur te realiseren?

Voorzitter. Hoe je het ook draait of keert, we hebben een helder beeld nodig van een wenselijke en houdbare toekomst voor KLM, een duurzaam toekomstbeeld dat goed is voor onze economie en samenleving. Dat bepaalt immers onze investeringsbereidheid. Waar liggen kansen, waar liggen bedreigingen? Is het verdien- en bedrijfsmodel van KLM nog wel op orde? Ook willen wij een tombola van financiële staatsinjecties op kortere en langere termijn voorkomen. Graag een reflectie hierop.

Voorzitter. KLM is een voor Nederland belangrijk bedrijf. Alleen al de directe en indirecte werkgelegenheid betreft meer dan tienduizenden banen. Om te kunnen sturen op bedrijfsmatige en maatschappelijke prestaties is het belangrijk dat de Nederlandse Staat zeggenschap heeft in Air France-KLM. Zonder deelname in de aandelenemissie

zou het Nederlandse belang terugvallen van 9% naar een schamele 2%. Door deelname behouden we onze tweede positie als aandeelhouder. We voorkomen daardoor verwatering. Wat een afschuwelijk woord is dat trouwens; het valt hier om de drie minuten, maar ik moet er wel een beetje aan wennen. En we boeten niet in aan sturingskracht. Zijn er nog andere argumenten, zo vraag ik beide bewindslieden, die deelname in de aandelenuitgifte rechtvaardigen? Welke invloed heeft de forsere aandelenaankoop in 2019 ons eigenlijk opgeleverd? Het ging om drie kwart miljard euro, een enorm bedrag. Is die invloed aantoonbaar? Was het de aankoop waard? Kunnen er een aantal aansprekende voorbeelden met ons gedeeld worden?

Voorzitter. De consolidatie van onze huidige positie kost Nederland om en nabij de 220 miljoen, dat in de lopende begroting wordt ondergebracht. Hoe beoordeelt de minister van Financiën het feit dat de overheidsschuld hierdoor verder oploopt? Is een alternatieve dekking overwogen? De Voorjaarsnota laat zien dat vele politieke prioriteiten om voorrang strijden. Het gaat daarbij om ettelijke miljarden. We komen daar later wellicht nog over te spreken. Maakt de minister zich met mijn fractie zorgen over de houdbaarheid en kwetsbaarheid van onze overheidsfinanciën en, zo ja, wat stelt zij hier tegenover? De vette jaren van lage rente op overheidsleningen — gratis geld — lijken voorbij en we moeten ons prepareren op magere jaren.

**De voorzitter:**

De heer Vendrik, één vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks):

De heer Ester onderschrijft het belang van het behoud van een zekere invloed in handen van de Staat der Nederlanden. Waartoe moet die invloed worden aangewend?

De heer **Ester** (ChristenUnie):

Dat is eigenlijk de achterliggende motivatie van mijn vraag aan de bewindslieden. Gisteren kwam het ook al aan de orde. We willen invloed hebben, maar hoe die invloed zich uitkristalliseert en toonbaar maakt, is een wat warrig verhaal. Het is ook niet kwantificeerbaar, zo werd gisteren gezegd. Het is een kwalitatief fenomeen. Dat vind ik betrekkelijk mager. Mijn invalshoek, de invalshoek van mijn fractie, is dat die invloed vooral moet worden aangewend wanneer het gaat over het bredewelvaartsperspectief. Dat is uw eigen verhaal over duurzaamheid, het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, netwerkqualiteit en meer van dat soort dingen. Dat zou de insteek moeten zijn. Die verdedig ik hier vanavond ook.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Ester** (ChristenUnie):

Het primaire doel van de aandelenemissie is om de balans van Air France-KLM te versterken en om 75% van de eerdere kapitaalsteun via een obligatie van 3 miljard aan de Franse staat terug te betalen. De bedoeling is dat die aandelenaangifte zo'n 2,3 miljard opbrengt. Hoe voorkomen we, zo vraagt mijn fractie, dat dit als financiële steun van Nederland aan Frankrijk wordt beleefd, als een douceurtje van de

Nederlandse belastingbetaler, om het eens populair te zeggen? Wat is eigenlijk de meest recente positie van de Europese Commissie? Hoe beoordeelt de minister van Financiën in deze context het feit dat het vermogen van Air France-KLM eind maart van dit jaar maar liefst 4,2 miljard negatief bedroeg?

Dan nog een afsluitende vraag. De Nederlandse staat heeft een belang van 70% in Schiphol, de thuishaven van KLM. De afgelopen weken toonde Schiphol de trieste aanblik van lange wachtrijen, woedende reizigers en hoge werkstress onder het slecht betaalde grondpersoneel. De Schipholdirectie was nagenoeg onzichtbaar en leek de regie kwijt te zijn. Wat kan de regering doen om deze schrijnende situatie, deze perfect storm, te keren? Ook voor een partij als de mijne, die inzet op vermindering van vliegverkeer en intensivering van het reizen per spoor, is deze voortdurende chaos een blamage. Schiphol presteert ondermaats en dat moet snel veranderen. Zien de beide bewindslieden hier voor zichzelf een rol weggelegd? Biedt het gecombineerde aandeelhouderschap van de Staat in KLM, Schiphol en Air France niet extra dwingende invloed?

Voorzitter. Ik sluit af met een wat wonderbaarlijke waarneming. Tijdens onze beraadslagingen in deze Kamer in de afgelopen twee dagen is na een lange daling de koers van Air France-KLM weer gestegen. Ik weet niet of dat goed nieuws of slecht nieuws is, maar het leek me het vermelden waard. Ik weet niet of dat causaliteit of correlatie is. Ik hoor dat later wel van de minister.

Mijn fractie ziet uit naar de beantwoording van onze vragen door de beide bewindslieden.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Ester. De heer Otten, ook één vraag?

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

De claims zijn sinds mijn speech 10 cent goedkoper geworden, dus de derdewegoplossing is inmiddels zo'n 30 miljoen goedkoper dan toen ik hem uitsprak. Je moet dat wel in samenhang zien, zeg ik tegen de heer Ester.

De heer **Ester** (ChristenUnie):

Tijdens mijn speech is hij weer omhooggegaan. Daar doel ik eigenlijk op.

**De voorzitter:**

Laten we maar opschieten dan. Dan geef ik het woord aan de heer Berkhout namens de Fractie-Nanninga. Maar uiteraard niet dan nadat ik het woord heb gegeven aan de heer Van Ballekom namens de fractie van de VVD.

□

De heer **Van Ballekom** (VVD):

Nee, voorzitter. Ik hoor leden roepen dat ik water ga halen, maar dat water heb ik al gehaald en dat heb ik nu niet nodig.

Voorzitter. Met deze pen, een KLM-pen, heb ik een contract getekend tussen de Europese Investeringsbank en de KLM ter vernieuwing van een deel van de vloot, om 30% minder

uitstoot te realiseren en de geluidsoverlast met een kwart terug te brengen en de veiligheid te borgen. Verduurzaming was destijds voor mijn bank — onze bank, want het is een EU-bank — een belangrijke reden om de transactie af te sluiten en ik ben daar reuze trots op.

Voorzitter. Onze Kamer wordt gevraagd in te stemmen met de derde incidentele suppletoire begroting voor het departement van Financiën om daarmee de budgettaire middelen ter beschikking te stellen aan de regering voor deelname aan de aandelenemissie Air France-KLM. Het gaat over een verhoging van de begroting met 220 miljoen euro. De VVD-fractie dankt de minister en haar ambtenaren en de staatsagent voor de uitvoerige beantwoording gisteren en vandaag van de vragen die tijdens de briefings zijn gesteld. Wij hebben dan ook geen nadere vragen. Ook niet omdat aan het al dan niet deelnemen aan een aandelenemissie geen nadere eisen te stellen zijn. Het is volgens ons een eenvoudig ja of nee. Bovendien moet het mij van het hart dat toch vele van in deze plenaire vergadering gestelde vragen op mij overkomen als een herhaling van zetten. Maar goed.

Overigens, wij hebben weliswaar een budgetrecht, maar de politieke afwegingen worden toch aan het Bezuidenhout gemaakt en niet aan het Voorhout. In de visie van mijn partij heeft een aandelenemissie weinig van doen met de kwaliteit van wetgeving en aanverwante zaken waarop wij voorstellen plegen te toetsen. Evenmin heeft mijn fractie behoefte om geschiedenis te schrijven en het daarheen te leiden dat de begroting niet wordt aanvaard. Dat is voor het laatste gebeurd in 1907 en daar zouden we het bij willen laten.

Mijn fractie onderschrijft de afwegingen van de regering. De regering heeft die neergelegd in de brieven die aan onze Kamer zijn gezonden en in de nadere toelichtingen die zijn gegeven tijdens de briefings. Mijn fractie zal deze suppletoire begroting van harte steunen. Het is in de gegeven omstandigheden van belang dat de Nederlandse Staat de vinger aan de pols kan houden in een voor Nederland cruciaal bedrijf. Dit zal naar onze vaste overtuiging veel beter lukken met een belang van ruim 9% in de holding dan met een verwaterd belang — daar heb je dat woord weer: verwaterd belang — van 2%. Want die verwatering zou concreet kunnen inhouden dat we in plaats van een afhankelijk lid een onafhankelijk lid in de board zouden krijgen en dat vermindert onze invloed.

Voorzitter. Hier speelt niet alleen het belang van de KLM. Nederland is met trots een belangrijk handelsland en goede verbindingen zijn daarbij van cruciaal belang. En ja, de luchtvaartsector is stevig uit de kluiten gewassen voor een land als Nederland. Laten we dan ook met kracht inzetten op innovatie, efficiency en verdere verduurzaming om deze belangrijke sector toekomstbestendig te maken. En nu komt het, meneer Crone: een dergelijk beleid kan rekenen op de steun van mijn fractie. Het afschalen en terugbrengen van de activiteiten van het bedrijf is iets waar wij nadrukkelijk niet — ik herhaal: niet — mee willen instemmen.

**De voorzitter:**

De heer Crone, één vraag.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik zal het kort houden, voorzitter, want ik ben het eens met alles wat de heer Van Ballekom heeft gezegd, zelfs als het gemeenplaatsen zijn. Maar één ding vroeg ik mij af: hoe weet hij zo zeker dat we afhankelijk c.q. onafhankelijk board member blijven? Dat is juist de vraag. En de minister heeft al gezegd dat we dat niet zeker weten.

**De heer Van Ballekom (VVD):**

Dat staat ook in de brief. In de brief staat het woord "kunnen".

**De heer Crone (PvdA):**

Dat staat daar niet. Er staat: "het zou kunnen". "Zou kunnen", maar niet "het moet".

**De heer Van Ballekom (VVD):**

Nee, maar ik denk ...

**De heer Crone (PvdA):**

U vertoont zekerheid die er niet is.

**De heer Van Ballekom (VVD):**

Ik denk dat als je je aandelenomvang verlaagt van 9% naar 2%, de beslissing om een afhankelijke board member om te zetten naar een onafhankelijke board member makkelijker te nemen is dan wanneer je dat niet hebt. Het is een inschatting van de minister, zo neem ik aan. Dat is geen zekerheid van Meden en Perzen. Dat hoeft ook niet. Ik wil het risico ook niet lopen, meneer Crone. Dat u dat wel wilt lopen, is een zaak van u en uw partij. Maar de VVD wil dat niet. En die wil ook niet, zoals ik heb gezegd, dat activiteiten van het bedrijf afgeschaald moeten worden. We verwachten dat gemaakte afspraken worden nagekomen. Het gaat allemaal wellicht te langzaam en minder snel dan we hadden gehoopt, maar laten we niet wanhopen. Politici zijn vaak wat ongeduldig, maar het moet bedrijfsmatig allemaal wel te realiseren zijn. Het is voor mijn partij ook belangrijk om dat bij onze overwegingen te betrekken. Maar, voorzitter, het schetsen van het beeld dat er helemaal niets gebeurt op het terrein van verduurzaming, kostenreducties en efficiency, klopt niet. Het irriteert mijn fractie dat dat beeld geschetst wordt.

In zijn rapport heeft de state agent vastgelegd dat de kostenreducties, 15%, in 2021 ruimschoots zijn gehaald. Oké, daar nemen we kennis van. Eveneens heeft de agent gesteld dat het beloningsbeleid als zodanig geen onderdeel is van de afspraken, laat staan dat er sprake moet zijn van een nivelleringsbeleid.

Voorzitter, bij deze twee commentaren op de inbreng van mijn collega's wil ik het graag laten. Ik verwacht en hoop dat deze suppletoire begroting vóór middernacht wordt aanvaard. De heer Vendrik wil mij een vraag stellen.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Een krachtige bijdrage van de heer Van Ballekom, maar vooral in onze richting en niet in de richting van de regering,



terwijl hier toch uiteindelijk het budgetrecht van het parlement aan de orde is.

De heer **Van Ballekom** (VVD):  
Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks):  
In het begin van de bijdrage van de heer Van Ballekom leek het er een beetje op dat dat budgetrecht soms een moetje is. Maar dat is toch niet zo? Dat hebben we toch verkeerd begrepen? Ook de VVD in de Eerste Kamer staat pal voor het budgetrecht. Het kabinet moet het elke keer weer verdienen om belastinggeld van burgers te mogen uitgeven. Zo heb ik het toch goed begrepen?

De heer **Van Ballekom** (VVD):  
Ja, dat begrijpt u goed.

De heer **Vendrik** (GroenLinks):  
Dan is er ten onrechte aan deze kant een indruk ontstaan die niet klopt.

De heer **Van Ballekom** (VVD):  
Maar ik zou vanavond over deze begroting geen geschiedenis willen schrijven door die af te wijzen.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):  
Ik zat me ook wat te verbazen over de opmerkingen van de heer Van Ballekom van de VVD, die deze Eerste Kamer, waar hij zelf deel van uitmaakt, als een soort hinderlijke hindernis ziet. Op social media zie ik juist allemaal mensen zeggen dat het niveau van het KLM-debat in de Eerste Kamer vele malen hoger ligt dan in de Tweede Kamer. Blijkbaar komen hier heel veel nieuwe inzichten naar boven.

De **voorzitter**:  
Wat is uw korte vraag, meneer Otten?

De heer **Otten** (Fractie-Otten):  
Waarom die negatieve houding bij de VVD ten opzichte van de Eerste Kamer?

De **voorzitter**:  
De heer Van Ballekom, een kort antwoord.

De heer **Van Ballekom** (VVD):  
Als ik het goed begrepen heb, wilde de heer Otten de Eerste Kamer afschaffen bij zijn rechtsstatelijkheiddebat. Dus waar praten we nu over?

De **voorzitter**:  
Nu gaan we echt naar een ander onderwerp. Daar ga ik een eind aan maken. Ik ga naar de heer Berkhout namens de fractie-Nanninga.

De heer **Berkhout** (Fractie-Nanninga):  
Voorzitter, dank u wel. Ik wil beginnen met de ministers en hun staf wederom welkom te heten en hun alvast dank te zeggen voor het antwoord op de vragen in de aanloop naar dit debat.

Voorzitter. Air France-KLM heeft geld nodig. Daar komt het kort gezegd vandaag op neer. Volgens de regering is de keuze als volgt. Niet meedoen met de emissie, ofwel het staatsbelang laten verwateren en aandeelhouder worden met veel minder invloed, of nieuwe aandelen aankopen met geld van de belastingbetaler om onze zeggenschap in Air France-KLM op peil te houden. In dat laatste kan mijn fractie zich in de grond vinden. Echter, wij hebben wel onze bedenkingen.

De financiële zorgen van Air France-KLM zijn met deze laatste aandelenemissie hoogstwaarschijnlijk niet voorbij. Wat is de volgende stap, zo vraag ik. Weer, nog meer Nederlands belastinggeld investeren bij een volgende emissie? Mijn fractie vraagt de regering als actieve aandeelhouder van Air France-KLM dan ook naar de langetermijnstrategie, en in het bijzonder een strategie die dit voor Nederland belangrijke bedrijf recht doet, maar die niet inhoudt dat we steeds opnieuw in de buidel moeten tasten.

Voorzitter, daar laat ik het voor nu bij. Ik zie uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Dessing namens Forum voor Democratie.

De heer **Dessing** (FVD):  
Voorzitter, dank u wel. Ik begin met een persoonlijke disclaimer. Allereerst wil ik aangeven dat ik hier het politieke standpunt van Forum voor Democratie verwoord over deze aandelenemissie. Dit staat los van mijn werkzaamheden bij Luchtverkeersleiding Nederland, waarbij ik geen persoonlijk of financieel belang heb bij de grootte van de luchtvaart in het algemeen en die van de KLM in het bijzonder. Tot zover even de inleiding.

Voorzitter. Met deze aandelenemissie wordt een staaltje Franse powerplay te berde gebracht waar de Nederlandse Staat volgens de fractie van Forum voor Democratie wel wat lauwtjes op reageert. Want waar de KLM in rap tempo de financiële steun aan het terugbetalen is door een sterk aantrekkende luchtvaartmarkt en waar de toezichthouder KLM wat onze fractie betreft ten onrechte bekritiseert over de salarisverhogingen van het personeel, is een substantieel belang van de Staat in Air France-KLM wel degelijk relevant om voldoende invloed te kunnen uitoefenen in Parijs op het grote belang van de hub- en spokesfunctie van Schiphol, waar KLM een essentiële rol in heeft.

Ik denk trouwens dat iedereen de nu onderbetaalde bagageafhandelaars van KLM hun 5% uitgestelde loonsverhoging voor inflatie wel degelijk gunt om hun rol in de operatie op Schiphol ook geldelijk te erkennen, zodat vele Nederlanders mét hun bagage van hun welverdiende vakantie kunnen genieten. Maar dat terzijde.

Voorzitter. In dit licht is een sterk KLM in de Air France-KLM-holding ook een Nederlands belang. Het Franse powerplay zou eigenlijk juist met powerplay moeten worden beantwoord. Mijn vraag aan de minister is: waarom wordt er niet alsnog voor gekozen om het belang van de Staat juist te verhogen boven het nu op tafel liggende voorstel tot het behoud van de huidige 9,3%? Bovendien is de aankoopprijs van deze aandelen relatief gunstig en zijn er dus ook economische voordelen om juist nu in de aantrekkende markt extra aandelen Air France-KLM te vergaren.

Concluderend zal het duidelijk zijn dat FVD voor het nu op tafel liggende voorstel en voor deze derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 zal stemmen. Wij wachten de beantwoording van de minister met belangstelling af.

Hartelijk dank.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Dessing. Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval.

De vergadering wordt van 19.35 uur tot 20.35 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel 36108, de Derde incidentele suppletoire begroting Financiën 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM. Ik geef het woord aan de minister van Financiën.

□

**Minister Kaag:**

Dank, meneer de voorzitter. Alvorens ik begin, zou ik graag de Kamer willen meenemen in de verdeling die de heer Harbers en ik hebben gemaakt en de blokjes die zijn gevonden. Eén: een korte introductie. Twee: het tijdpad, waarover vaak is gesproken. Drie: de discussie rondom het publieke belang van de aandelen. Vier: het budgettaire kader. Vijf: het steunpakket van KLM, en de aanverwante opmerkingen en observaties van de staatsagent, de voorwaarden en de afdwingbaarheid daarvan. Ik heb ook nog een blokje overige. Daarna gaat minister Harbers door over de toekomst van de luchtvaart en de rol van KLM daarin. Hij zal ook ingaan op de actuele situatie rond Schiphol.

**De voorzitter:**

Dan tel ik bij u dus zes onderwerpen.

**Minister Kaag:**

Zeven.

**De voorzitter:**

Oké. Dan zou ik de Kamer willen voorstellen om de minister steeds het onderwerp te laten afronden en aan het eind van ieder blok gelegenheid te geven voor interrupties. Is dat akkoord? Is iemand het daar niet mee eens? Dat is akkoord.

Dan vraag ik de minister om in ieder geval steeds duidelijk aan te geven wanneer een blokje is beëindigd. Gaat uw gang.

**Minister Kaag:**

Dank. Ik begin met het blokje introductie. Meneer de voorzitter. Ik wil graag beginnen met u namens minister Harbers en mijzelf te danken voor het feit dat u als Voorzitter bereid was om ons in staat te stellen met de commissie op korte termijn het voornemen van het kabinet in de openbaarheid te bespreken. Langs deze weg wil ik uiteraard ook de commissieleden heel hartelijk danken voor hun beschikbaarheid, eveneens op korte termijn, en voor het feit dat u uw agenda heeft willen vrijmaken. Wij weten dat dit veel van u vraagt.

De intentie tot de aandelenemissie is bijzonder. De Nederlandse Staat heeft uiteindelijk maar beperkte invloed gehad op de tijdslijnen, hoe onwenselijk of wenselijk dit ook is geweest. Wij hebben dit wel gepoogd, wil ik van tevoren zeggen, maar we hebben ook rekening moeten houden met bedrijfsvertrouwelijke informatie. Wij waarderen uw flexibiliteit ten zeerste.

U heeft veel vragen gesteld in uw bijdragen en commentaar en kritiek geleverd. Heel veel van de dilemma's die u schetst vanuit uw vragen en opmerkingen, zijn dilemma's die de heer Harbers en ik ten eerste herkennen, ook vanuit de gesprekken die wij met het kabinet hebben gevoerd. In de breedte worden de lastige dilemma's goed geschetst, zowel op de kortere termijn — de keuzen die we nu moeten maken — als op de langere termijn. Dit was echt geen eenvoudige weg. Dit was niet iets waarvan we zeiden: o ja, uiteraard, natuurlijk, laten wij dit doen. Maar we zijn uitgekomen op de intentie om onder de huidige omstandigheden mee te gaan, afhankelijk van uw toestemming, met de aandelenemissie van Air France-KLM, vanuit het perspectief van het publiek belang.

Hoe we het publiek belang definiëren — publiek belang, publieksbelang of, volgens de SDG's, public goods — via de luchtvaart en KLM zal minister Harbers daarop terugkomen. Maar vanuit het principale standpunt hebben wij gezegd: bij deze aandelenemissie gaat het om het verder veilig kunnen stellen en zeker kunnen stellen van het publiek belang dat wij zien, via het aandeelhouderschap van KLM en Air France.

Zoals is aangegeven in het coalitieakkoord, is Nederland door de aanwezigheid van Schiphol via de lucht goed verbonden met de rest van de wereld. Bij publiek belang denken we ook aan het zekerstellen van de hubfunctie van deze luchthaven op een moderne manier. Juist in de Luchtvaartnota van minister Harbers wordt gekeken naar verduurzaming en het verminderen van de effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur. Wij denken ook aan de rol van de hubfunctie die wordt vervuld door zowel Schiphol als KLM voor het investeringsklimaat in Nederland, de aantrekkelijkheid waardoor bedrijven zich nog in Nederland willen blijven vestigen, ook in de periode na brexit. En Nederland kan vanwege het bestemmingsnetwerk op Schiphol een goede positie innemen, ook gerelateerd aan de zekerheid van goede verbindingen. Ook de verduurzaming van de luchtvaart is hierbij van belang. We kunnen als aandeelhouder, hoe beperkt misschien ook, meer druk blijven zetten op Air France-KLM.

We hebben veel gewisseld over duurzaamheid. Onder anderen de heer Vendrik refereerde hieraan, maar velen van u deden dat eveneens, niet alleen in relatie tot KLM, maar ook in relatie tot het bredere deelnemingenbeleid. De

heer Vendrik refereerde aan de huidige Nota Deelnemingen-beleid, maar zoals u weet, zijn wij aan de slag gegaan om een nieuwe nota bij het kabinet neer te leggen. Op dit moment wordt er al gehandeld vanuit een perspectief van maatschappelijk verantwoord ondernemen, maar wij willen de doelstellingen en de centrale rol die internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen moet nemen als het gaat om een leefbaar of eerlijk loon, om verduurzaming of om klimaat, veel explicieter meenemen in de nieuwe nota. Hopelijk zal die voor de zomer met uw Kamer worden gedeeld. Het is ook mijn intentie om die nota niet finaal in te vullen, maar die juist als een gedetailleerd concept namens het kabinet ter bespreking met uw Kamer neer te leggen, zodat ik ook echt uw overwegingen kan meenemen voordat we het in zijn totaliteit afronden. Hierbij speelt ook dat we dan bijvoorbeeld kunnen kijken hoe we een veel actievere rol vanuit het aandeelhouderschap kunnen spelen en hoe we daaraan een, naar mijn smaak, modernere invulling kunnen geven.

Waar ik vaak tegen aanloop — en ik denk collega Harbers ook — is dat het op dit moment naar ik begrijp vanuit het Nederlands vennootschapsrecht gepast is dat wij zeggen: wij zijn aandeelhouder, maar het is uiteraard aan de raad van bestuur om keuzes te maken in de dagelijkse operationele, bedrijfsmatige handelingen. Wij willen daar als overheid ook echt niet op die manier in gaan treden. Maar we kunnen wel meer doen om ervoor te zorgen dat maatschappelijk verantwoord ondernemen en het stimuleren van duurzaamheid een meetbare, toegankelijke prioriteit worden. Daarbij is ook de overweging "terug naar de cirkel publiek belang" een aandachtspunt bij het aandelenbelang van Air France-KLM. Het op peil houden is geen doel op zich, maar het vormt wel een onderdeel van het beleid van de Nederlandse Staat om het publieke belang, zoals ik net verwoordde aan de hand van een aantal elementen, te borgen binnen de holding.

Ik kan het inderdaad niet samenvatten in één woord. Ik zou er een definitie voor kunnen geven. Maar als we zeggen "het kernwoord", dan zijn het de elementen die wij willen borgen door de lens van de luchtvaartmaatschappij en door de lens van het aandeelhouderschap. Wij zien het niet als offensieve aankoop, zoals ik al een aantal malen heb gezegd, maar als een defensieve aankoop.

Dan de emissie. Daarmee kom ik op het laatste onderdeel van mijn blokje inleiding. Deze emissie heeft als doel om verwatering — ik denk dat het komt van een minder goede vertaling van het Engelse woord "dilution" — van het belang van de Nederlandse Staat tegen te gaan. Als we niet meedoen, dan neemt ons aandeel in principe af naar 2,9%. Dat is al vaker gememoreerd. Wat het belang exact zal opleveren, is geen exacte wetenschap. Ik beschouw dat in feite ook als de achilleshiel van ons debat met u: we kunnen niet alles hardmaken. We kunnen het zeker niet kwantificeren. Maar zoals ik eerder al zei, is dit een verhaal waarbij een aantal van de bouwstenen bij elkaar passen. Het is ook ongemakkelijk voor minister Harbers en mijzelf als we spreken over dit onderwerp, omdat we niet een-op-een met data inzichtelijk kunnen maken dat al deze stappen en keuzes hebben geleid tot óf een radicale verandering óf een vertaling van publieksbelang in een aantal meetbare elementen.

Er zijn ook vragen gesteld over wat het belang van 9,3% dan precies zal brengen, ook omdat de Nederlandse Staat met dit belang geen overwegende zeggenschap in de onderneming heeft of zal krijgen. Ik wil het niet herhalen, maar ik zei al dat we het zien als een defensief belang. Maar een defensief belang in een onderneming kan ook belangrijk zijn. We kunnen dingen voorkomen, we kunnen dingen behouden en we kunnen invloed blijven uitoefenen, ook als het gaat om een koersbijstelling. Het is wat ons betreft belangrijk, het is bescheiden, maar het kan ook effectief zijn. De luchtvaartsector, waarover minister Harbers verder door zal praten, staat voor een belangrijke en spannende periode. In Europa wordt veel gesproken over samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen. Als de keuze is óf aan tafel zitten óf niet, dan is het wat ons betreft: liever aan tafel als aandeelhouder. Dit verdient wellicht geen schoonheidsprijs, maar het is wel een keuze. Daarom kom ik terug op de dilemma's die wij ook binnen het kabinet hebben gevoeld.

Mevrouw Prast vroeg naar de resultaten van het aandeelhouderschap tot nu toe. Er zijn een aantal voorbeelden van wat het aandeelhouderschap in Air France-KLM heeft opgeleverd. Ik heb ze op eerdere momenten in een gesprek met u al genoemd. Het zijn er vier. Een. De opzegtermijn van staatsgaranties is verlengd van negen maanden naar vijf jaar. Twee. De Nederlandse board seat is van onafhankelijk naar afhankelijk gegaan. We hebben het daar al een aantal malen over gehad. Dit heeft echt tot gevolg gehad dat de informatievoorziening aan de Nederlandse Staat echt verbeterd is. Drie. Er is wekelijks overleg met de Nederlandse board member, veelal op ambtelijk niveau, om te spreken over Air France-KLM. Wat speelt er? Wat gaat er spelen? Wat zijn de weegmomenten? Daardoor ontvangt de Nederlandse Staat ook relevante informatie. Vier. De vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat, de heer Van den Berg, zit bijvoorbeeld in de Sustainable Development and Compliance Committee van Air France-KLM en zet zich echt actief in, op instructie en in samenspraak met de Nederlandse Staat, om de onderneming actief aan te sporen tot verdere inspanning. Wij worden ten principale van tevoren ingelicht over strategische besluiten of hierin meegenomen. De financieel directeur, Steven Zaat, zoekt hierbij ook altijd onze inzichten.

In de afgelopen periode, een laatste voorbeeld, heeft Air France KLM besloten om een gezamenlijke en omvangrijke bestelling te plaatsen voor nieuwe vliegtuigen. De beslissing is op boardniveau genomen. Onze onafhankelijk board member heeft de relevante stukken weer met ons gedeeld. We hebben een rol kunnen spelen. Uiteindelijk is er voor een toestel gekozen dat zuinig — "zuiniger" moet ik zeggen, want ik kan het niet meten — en milieuvriendelijker is, naar de intentie en de aankoop. Minister Harbers kan daar wellicht nog een verdere toelichting op geven.

Dan het steunpakket. Daar wordt natuurlijk veel naar gevraagd. De aandelenemissie van Air France-KLM en de vraag of de Nederlandse Staat meedoet aan deze aandelenemissie staan qua besluitvorming los van het steunpakket uit 2020. Ik begrijp heel goed dat deze sporen in de publieke opinie, en natuurlijk ook voor uw inhoudelijke overweging, door elkaar lopen als je kijkt naar het gedrag van een bedrijf, of ze zich hebben gehouden aan de voorwaarden en of ze in feite de steun via de aandelenemissie van de Nederlandse belastingbetaler hebben verdiend. Dat zijn legitieme vragen. Qua keuzes willen wij deze paden wel scheiden, omdat er

vragen zijn die specifiek gerelateerd zijn aan het steunpakket. Ik zal daar in een apart blokje nog op terugkomen.

Dan ter afronding van mijn introductie, meneer de voorzitter. De staatsagent heeft natuurlijk een aantal stevige conclusies met u gedeeld in aanloop naar zijn derde rapportage. Maar in een eerdere periode heeft de staatsagent ook aangegeven dat KLM in 2021 en 2022 voldeed aan de vereisten rondom kostenreductie. Ik meen dat zijn woorden waren: ruimschoots heeft voldaan. Daarnaast is KLM ook opgeschoten — "eindelijk", zeg ik erbij — met het opstellen van een duurzaamheidsplan. Daar hebben we vaak over gesproken en op aangedrongen, want dit is ook een legitieme verwachting en het hoorde bij de voorwaarden.

Maar we kunnen natuurlijk niet om de stevige punten van de staatsagent heen en dat willen we ook niet. Hij constateerde namelijk dat KLM niet voldoet aan de voorwaarden voor het doorvoeren van structurele kostenreducties, dus de structurele kant, de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage en het beëindigen van het faciliteren van mogelijke belastingontwikking. Ik meen dat u uitvoerig met de staatsagent heeft gesproken. Ik weet ook dat u veel van zijn inzichten tot u heeft genomen. Wij hebben ook met de raad van commissarissen van KLM gesproken op basis van de voortijdige rapportage van de staatsagent. De voorzitter van de raad van commissarissen heeft bevestigd dat KLM zich echt verplicht voelt afspraken na te komen. Dit is natuurlijk niet alleen een verwachting die we hebben; het is een verplichting. Wij kijken uit naar de belangrijke rol die hierbij is weggelegd voor de nieuwe CEO, Marjan Rintel. Zij zal op korte termijn een inhaalslag moeten maken voor wat betreft het nakomen van afspraken waar al eerder aan voldaan had moeten worden. Het kabinet wacht natuurlijk wel de formele derde voortgangsrapportage van de staatsagent af en zal daarover dan weer in gesprek gaan met het bedrijf. Uiteraard zal deze informatie ook worden gedeeld met u.

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

De minister schetste vier voordelen van het feit dat we sinds 2019 aandeelhouder zijn in Air France-KLM. Het tweede voordeel was, als ik mij goed herinner, dat de opzegtermijn van de garanties verlengd is tot vijf jaar. Wat is de relatie tussen het zijn van aandeelhouder en het verlengen van die opzegtermijn?

**Minister Kaag:**

Het waren geen voordelen, maar het waren voorbeelden. Maar het heeft het idee natuurlijk om als voordeel te dienen. Het gaat om invloed. Het gaat om sturing en koers en het gaat om invloed.

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

Dat begrijp ik, maar dat was niet mijn vraag. Het tweede voordeel dat u noemde, was dat de opzegtermijn van die garanties met vijf jaar is verlengd. Mijn vraag was hoe dat gerelateerd is aan het aandelenbelang.

**Minister Kaag:**

Ik begrijp uw vraag, maar mijn antwoord is het volgende. We hebben invloed op hoe er over termijnen wordt gesproken en de besluiten die worden genomen door de

raad van Air France-KLM. Als we niet aan tafel zitten, hebben we daar geen weet van, worden we verrast en hebben we zeker geen invloed.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Frentrop.

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

Ik beschouw dit eigenlijk als mijn tweede, voorzitter. Ik begrijp dat u invloed heeft in de aandeelhoudersvergadering van Air France, maar dit was een overeenkomst tussen Air France en de Nederlandse Staat over die garanties. U onderhandelde dus als buitenstaander, als partij, met Air France. Hoe heeft nou het feit dat u aandelen had in de holding geholpen bij die onderhandelingen?

**Minister Kaag:**

Ja, natuurlijk zijn het uiteindelijk afspraken tussen KLM en de Nederlandse Staat. Maar het feit is wel dat wij bij bepaalde besluiten en richtingen, ook als het gaat om druk op KLM, soms via een escalatieladder naar de holding zijn gegaan. Als we niet onderdeel zijn van de raad, stappen we niet op die manier naar de holding en hebben we minder invloed. We hebben invloed als Staat richting KLM, maar zonder die board seat is de invloed veel minder.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Frentrop.

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

Ik houd het er toch maar op. Ik denk niet dat het duidelijker wordt.

**De voorzitter:**

De heer Crone.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik wil toch iets dieper ingaan op deze voorbeelden. Ik heb namelijk eerder van u begrepen, ook van de vorige minister, dat die staatsgaranties juist onderdeel waren van het staatssteunpakket. Dat is ook niet zo gek, want waarom zou een land investeren terwijl de vluchten weggehaald worden uit dat land? Het had dus niks te maken met het aandeelhouderschap. Dat is ons eerder verteld. Maar belangrijker nog vind ik uw opmerking over die afhankelijke board member. Ik heb inmiddels aan multitasking gedaan en het verslag van gisteren gelezen. Daarin zegt u zelf: de mededeling van deze emissie is mij gemeld op zondagavond 22 mei; dat het containerbedrijf meedoet, is mij ook pas achteraf gemeld. En u zegt letterlijk: het werd mij niet vijf voor twaalf gemeld, maar vijf over twaalf. U heeft dus zelf gezegd: van deze twee superbelangrijke beslissingen ben ik niet op de hoogte geweest. Mijn vraag is dus: wist de afhankelijke board member, de heer Van den Berg, het ook niet? Dat zou gek zijn. Hij moet het geweten hebben, want ze hebben dat toch niet op zondagavond besloten? Dan moeten er toch stukken zijn geweest, op z'n minst, voor de board meeting, waarin dat allemaal heeft gestaan? Dit zijn geen besluiten die je even telefonisch neemt, in een board

met twintig mensen, op zondagavond, waarna je nog even de minister in Nederland belt. Dus u gaf zelf aan dat zelfs die afhankelijke board member u niet heeft geïnformeerd, laat staan dat u hem een instructie heeft kunnen geven in de zin van "ik doe het wel" of "ik doe het niet".

**Minister Kaag:**

U refereert aan het debat in de Tweede Kamer? Dan moet ik zelf ook nog even terugkijken. Maar daar is mijn antwoord volgens mij iets anders geweest. Het gaat om de formele notificatie. Wij zijn op zondagavond 24 mei, als dat een zondagavond was, formeel geïnformeerd over het besluit en de stemming van de board. Maar daarvoor is contact geweest met het Nederlandse lid van de board. Ons verzoek aan hem was: zorg er nou voor dat die tijdlijn wordt opgegrept, ondanks de beursgevoeligheid, want wij hebben veel meer tijd nodig voor de Tweede en Eerste Kamer als we überhaupt al de intentie willen uitspreken tot deelname en daartoe willen overgaan. Daarvoor heb ik net als u ook uit de kranten vernomen van een mogelijke deelname van het containerbedrijf, het logistiek bedrijf. Maar om precies te zijn, gaat het even om het proces en de tijdlijn. De board member weet op een gegeven moment wel dat dit speelt, maar het formele besluit van de board is ons pas op zondagavond 24 mei meegedeeld.

**De heer Crone (PvdA):**

Toch zei u gisteren zelf in het debat "ik werd vijf over twaalf geïnformeerd", in de zin van: ik kon er niks meer aan doen. Wat is dan een instructie waard? Niks meer, want het besluit was genomen. Dat vind ik overigens passen in het beeld dat we steeds krijgen op alle onderdelen: de Fransen lopen voorop en nemen de maatregelen. Ik maak nu overigens van mijn hart geen moordkuil. Ik merk het gewoon aan alle gesprekken die ik voer. Uw voorganger heeft de verhoudingen verpest, en dat snap ik ook wel weer. Ik ga er verder geen uitspraak over doen, want ik hoor ook alleen maar wat. Maar kennelijk heeft men niet de behoefte om u tijdig te informeren en is een formele zeggenschap, als die er al is, ook niet veel waard.

**Minister Kaag:**

De vragen waren gisteren iets anders, maar ik zal eraan toevoegen dat onze gesprekken met Air France in die fase ... Ik wil graag zo op de timing terugkomen; dan krijgt u een beter beeld. De korte gesprekken die zijn gevoerd en de informatie gingen met name over de keuze vanuit het kabinet om eventueel over te gaan tot een mogelijke deelname. Daar is het merendeel van de gesprekken op gericht geweest, ook op ambtelijk niveau. Maar ik moet u ook meegeven dat wij pas heel laat ... We zijn heel lang bezig geweest met herkapitalisatie. Daar hebben wij vertrouwelijk over gesproken. In deze fase, sinds ik minister ben, hebben we daar niet publiekelijk over gewisseld. Pas later is Air France-KLM gekomen met het idee: we gaan een aandelenemissie afgeven. Misschien kan ik deze vraag van u even parkeren. Ik kom er in het heel gedetailleerde tijdspad op terug. Dan kunt u weten wat besproken is op welke dag en welk moment.

**De voorzitter:**

Dank u wel. De heer Van Apeldoorn, SP.

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

De minister zei net dat ze had gesproken met de raad van commissarissen naar aanleiding van de bevindingen van de staatsagent, als ik haar goed begrepen heb, en dat de raad van commissarissen heeft gezegd: wij zijn van mening dat we verplicht zijn de afspraken na te komen. Dat is mooi, want KLM heeft die plicht, dus dat lijkt me evident. Heeft de raad van commissarissen aan de minister kunnen uitleggen waarom dat eerder of tot op heden niet gebeurd is? Zie de bevindingen van de staatsagent. Waren ze zich dan eerder niet bewust van die verplichting?

**Minister Kaag:**

Ik heb dit over mezelf afgeroepen. Ik kom nog op het stukje bevindingen staatsagent en de rol van de raad van commissarissen. Ik heb niet persoonlijk met de raad van commissarissen gesproken; dat is vanochtend namens mij gebeurd. Er zijn daar inderdaad een aantal stappen geweest. Er zijn daar moeilijkheden ondervonden. Wijzelf als Nederlandse Staat hebben vaak invloed moeten uitoefenen, niet alleen op de raad van commissarissen maar ook via de holding Air France om KLM te bewegen om stappen te nemen. Daarom vinden wij het aandeelhouderschap ook belangrijk. De raad van commissarissen is zich terdege bewust van de verplichtingen die er zijn. In een vervolggerek met hen willen wij hen in heel duidelijke termen actief nogmaals wijzen op hun verplichtingen, maar ook op wat wij verwachten. Dat hebben minister Harbers en ik al een aantal malen gedaan met het hoofdkantoor, de holding en de raad van commissarissen van KLM. Daar zijn geen verrassingen.

Ik denk dat het heel goed is geweest om dit nog eens heel expliciet te maken, ook in het kader van de discussie die we nu voeren. Want de licence to operate zoals minister Harbers het altijd zo mooi noemt, het maatschappelijke draagvlak voor KLM of het investeren in een aandelenemissie is natuurlijk niet zo sterk als het bedrijf dat in het verleden misschien had verwacht. Dat komt natuurlijk ook door alle problemen die we hebben ondervonden. Er ligt wat mij betreft een nog grotere opdracht op de schouders van de raad van commissarissen, maar ook van ons om ervoor te zorgen dat de raad van commissarissen kan leveren.

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

Nogmaals de vraag aan de minister. De raad van commissarissen heeft niet kunnen uitleggen waarom men zich eerder of tot nog toe niet aan die voorwaarden heeft gehouden. Dat is gewoon geconstateerd en men heeft beterschap beloofd. Moet ik het zo begrijpen? Of heeft men nog een verhaal gehouden: we hebben ons inderdaad niet aan die voorwaarden gehouden; dat had niet gemoeten, maar we hadden daar goede redenen voor? Is er een soort van uitleg geweest? Ik vind het echt niet kunnen dat KLM zich niet aan die voorwaarden heeft gehouden en de staatsagent niet heeft betrokken bij dat proces. Ik vind het eigenlijk nogal wat, dus ik was benieuwd of daar nog iets over gewisseld is. Kan de minister ons daar iets over mededelen?

**Minister Kaag:**

De raad van commissarissen kent onze mening, maar ik vind het een beetje ongemakkelijk om hier in het publieke debat een mening te geven over het functioneren van een

raad van commissarissen. Ik weet niet in hoeverre ik daar commentaar op moet geven. Ik vind het ongemakkelijk, maar de raad van commissarissen weet wat wij denken, wat wij verwachten en ook dat KLM echt haast moet maken, met name met het verduurzamingsplan, het uitvoeringsplan en de mijlpalen die daarbij gesteld zijn. Er zijn natuurlijk ook, zoals de staatsagent zei, een aantal goede dingen gebeurd. Alleen zijn het faciliteren van belastingontwijking of het risico daarop, de arbeidsvoorwaarden en de structurele kostenreductie nog niet voldoende aangepakt. En ik denk dat het duidelijk is dat wij ook hoge verwachtingen hebben van het aantreden van de nieuwe CEO.

**De voorzitter:**

De heer Van Apeldoorn, tot slot.

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

Tot slot, voorzitter. Ik begrijp wel wat de minister zegt, maar ik hoop in ieder geval dat die boodschap aan de raad van commissarissen dan goed is overgekomen. Ik vraag dit ook omdat we het in dit debat veel hebben over invloed. In hoeverre heeft de Nederlandse Staat als aandeelhouder, als grootaandeelhouder, nu wel of niet invloed? Enerzijds gaat die invloed via de voorwaarden die zijn gesteld aan het eerdere steunpakket. En anderzijds hebben we ook invloed via de aandelen die de Nederlandse Staat heeft. Daar gaat het ook vandaag over. Mijn fractie volgt best wel het idee dat dat potentieel invloed geeft, maar de vraag is elke keer hoe die invloed ook wordt geëffectueerd. Nu hebben we het over de voorwaarden die verbonden waren aan het eerdere steunpakket en zien we dat KLM zich niet aan die voorwaarden heeft gehouden. Dat roept bij mijn fractie toch de vraag op hoe de minister, de Nederlandse Staat ervoor gaat zorgen dat de invloed die die 9,3% van de holding potentieel geeft, ook geëffectueerd wordt, ook als het gaat om al die zaken die een groot deel van deze Kamer zo belangrijk vindt.

**Minister Kaag:**

We hebben dit op een ander moment ook gewisseld. Bij invloed via de holding gebruiken wij vaak een soort informeel escalatiemodel. Ik kan u zeggen dat het vaak effectiever is gebleken om daarna een reactie en een respons te krijgen van KLM, ook in de uitvoering. Dat is vaak effectiever gebleken dan het altijd bewandelen van het wat meer traditionele pad via de raad van commissarissen, en een rappel over wat de voorwaarden betekenen. Maar we hebben ook de staatsagent. KLM is gehouden te werken met de bevindingen van de staatsagent. Deze persoon is daar niet voor niets. Hij vertegenwoordigt de Staat, de overheid. Wij steunen hem natuurlijk ten volle.

U wilt een voorbeeld? De voorzitter van de raad van commissarissen heeft bijvoorbeeld gezegd dat het verder uitvoeren van een kostenreductie ten tijde van gierende inflatie lastig is. Nou, daar kunnen we ons wat bij voorstellen. Maar KLM is niet het enige bedrijf. Het heeft wel enorme staatssteun genoten. En daar zijn afspraken voor. Dus dit is dan een contextuele tegenvaller, maar men heeft zich ertoe verhouden en het is recentelijk. Dat is natuurlijk geen reden om te zeggen: we maken geen haast. Want ook vóór de oorlog in Oekraïne waren er andere omstandigheden.

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

Ik hoor de minister zeggen: als we echt iets willen, nemen we contact op met de holding van Air France. Ja, dat lijkt me nogal wiesdes. KLM is natuurlijk gewoon een dochterbedrijf, dus daar worden de beslissingen ook gewoon weggetrokken. Dat is onderdeel van het grotere Franse plan. Dat bevestigt de minister dus in feite.

Maar ik werd geïntrigeerd door een opmerking die de minister net maakte over de deal met CMA, de containercargoreus. Die krijgt dus 9%. Als deze emissie door zou gaan en wij niet gaan verwateren, dan zou Nederland dus de tweede aandeelhouder worden met 9,3%. CMA zou dan de derde aandeelhouder worden, met 9,0%. Maar nu hoor ik net de minister zeggen: over de CMA-deal lazen wij ook in de krant. Daarom stond ik op uit mijn bankje. De minister had toch zo'n speciale afhankelijke directeur in de board van Air France-KLM zitten die alles van tevoren wist? Hoe kan het dan dat de minister over een zo belangrijke deal als die met CMA in de krant moet lezen? Dan werkt er toch iets niet helemaal goed met de informatievoorziening in die board. Of begrijp ik dat verkeerd?

**Minister Kaag:**

Ik weet niet of ik het zo sterk heb gezegd. Als dat zo is, dan heb ik het verkeerd geformuleerd. Ik heb gezegd dat wij in onze contacten met onze board member deze laatste paar weken volgden of Air France-KLM over zou gaan tot een aandelenemissie en of daar wel of niet een besluit over was genomen. Wij waren bezig met dat element. Over de discussie over het logistieke bedrijf, het zogenaamde containerbedrijf, viel ook alvast te lezen in de krant. Maar we hebben natuurlijk ook het kanaal van de board member. Het is dus niet het een of het ander. Een aantal van u heeft ook, en ik denk terecht, geobserveerd dat er soms meer geruchten in de krant te lezen waren, terwijl u vanwege de beursgevoeligheid van de informatie gehouden werd aan de vertrouwelijke proceslijnen van het kabinet via de vertrouwelijke brieven. Het gebeurt helaas wel vaker in een wereld van speculatie dat er soms meer in de krant staat. Maar wij hebben ons te houden aan het beschermen van bedrijfsgevoelige informatie.

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

Dat was niet mijn vraag. Ik zal mijn vraag dan nog wat duidelijker stellen, want dit is toch fundamenteel. Er is opeens een grote aandeelhouder die ik meen 400 miljoen investeert en er wordt een lockup van zes jaar afgesproken. Dat zijn substantiële veranderingen in de governance. De vraag is heel simpel: is de minister daarover geïnformeerd door de Nederlandse board member van Air France-KLM voor het in de krant kwam? Of las de minister dit in de krant? Dat is eigenlijk de vraag.

**Minister Kaag:**

Nee. Ik heb gezegd: er is veel over geschreven in de krant. We hebben onze aandacht gericht op de discussie over een mogelijke aandelenemissie. Maar via de board is de Nederlandse Staat keurig geïnformeerd.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Otten.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):  
Voordat het in de krant stond, of nadat het in de krant stond?

**Minister Kaag:**

Ik weet niet wat er voor een aandelenemissie allemaal in bijvoorbeeld de Franse kranten staat. Want de Franse overheid opereert soms anders. Maar wij zijn in ieder geval geïnformeerd via de lijnen van de board. Vaak wordt er speculatief geschreven in bijvoorbeeld de Financial Times, Le Figaro of Le Monde over dit soort discussies; het kan zijn dat. Het een sluit het ander dus niet uit. Maar wij zijn netjes via de board geïnformeerd.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog, minister. De heer Vendrik nog.

**De heer Vendrik** (GroenLinks):

De constatering vandaag de dag is dat KLM de afspraken niet is nagekomen wat betreft verschillende voorwaarden voor het steunpakket uit juni 2020. Ik probeer even twee dingen te snappen. Wat zegt dat eigenlijk over de verhouding tussen KLM en de Staat? De minister zegt dat ze KLM er langs verschillende wegen aan probeert te houden dat het voldoet aan de voorwaarden voor steun die destijds zijn afgesproken. Wat zegt dat dus over die verhouding? Hoe moeten we dat zien? De tweede vraag is de vraag die ik ook in mijn eerste termijn stelde. Hoe ver gaat de politieke wil van dit nieuwe kabinet om te zorgen dat KLM zich wel houdt aan de voorwaarden voor deze omvangrijke staatssteun?

**Minister Kaag:**

Heel belangrijke vragen. Ik kan blokje 4 naar voren halen. Dat gaat allemaal over staatssteun en het pakket van de observaties van de staatsagent. Een dik pakket heb ik daarover. Maar ik kan ook even op het tijdsplan ...

**De voorzitter:**

De heer Vendrik kwam iets later binnen. Maar we hebben een paar onderwerpen na elkaar. We hebben afgesproken om de interrupties steeds aan het eind van die onderwerpen te doen. Dit onderwerp komt dus nog, denk ik.

**Minister Kaag:**

Dat komt zeer zeker.

**De heer Vendrik** (GroenLinks):

Zou ik op dit moment dan één vraag mogen stellen over de nota Staatsdeelnemingen? Want ik vermoed dat die niet meer terugkomt. Of is dat wel het geval?

**Minister Kaag:**

De nota zelf niet, want die is nog niet af. Ik heb gezegd dat ik 'm wilde delen. Hij is pseudo-af, zal ik maar zeggen. Maar ik wil eigenlijk een proces opstarten met de Tweede en Eerste Kamer. Ik deel die dan in een conceptversie nadat die naar het kabinet is gegaan voor een echte inhoudelijke discussie. Voor we de nota volledig afronden, kunnen we

de input, ideeën en suggesties van de Kamers dan meenemen.

**De heer Vendrik** (GroenLinks):

Dat verwelkom ik zeer. Dank daarvoor. Mijn vraag ging specifiek over de koers die het kabinet stapje voor stapje in wil zetten met de invulling van de nieuwe nota Staatsdeelnemingen en het bijbehorende beleid. Dat ging over het centraal stellen van het transitieperspectief. Als ik het nog één stap concreter maak: in Glasgow is het initiatief gelanceerd om het buitenlandinstrumentarium fossielvrij te maken. Het kostte het Nederlandse demissionaire kabinet destijds vijf dagen om erachter te komen dat dat ook voor Nederland relevant zou kunnen zijn. De minister-president had geroepen "actie, actie, actie!", en verder kennen we het verhaal. Dat zijn de interessante initiatieven. Dat zou echt leidend moeten zijn — dat was mijn betoog — in het nieuwe staatsdeelnemingenbeleid. Is dat ook zo? Gaat dat ook zo gebeuren?

**Minister Kaag:**

Het is best wel een lijvig document. Het imvo, duurzaamheid, het Klimaatakkoord en de SDG's staan centraal. Het gaat om SDG's en klimaat. Dan heb je imvo. De energietransitie staat daar natuurlijk ook bij. Tegelijkertijd gaan we niet van een bedrijf vragen dat het aan alles moet voldoen. Het zijn keuzes en leidraden. Maar ik neem uw vraag nog eens mee, want we hebben hem nog niet af. Hij is ook nog niet door het kabinet gegaan. Ik zal dus kijken of het ambitieniveau hoog genoeg is.

Het tweede zeg ik ook richting de heer Van Apeldoorn. Ik zoek nog naar tot hoever we kunnen gaan, wat gepast is en wat niet meer gepast is wat betreft de definitie en het vertalen van activistisch aandeelhouderschap van een overheid die keuzes maakt in bepaalde bedrijven omwille van publiek belang. Als we bijvoorbeeld kijken naar Schiphol: we zijn aandeelhouder, maar de heer Harbers en ik willen ook niet op de stoel van de raad van bestuur gaan zitten. Tegelijkertijd moeten we zorgen dat er kaders zijn waardoor men zich meer gehouden voelt om het beleid uit te voeren en dat meetbaar en aantoonbaar te maken. Dat is nog een beetje een zoektocht.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Vendrik.

**De heer Vendrik** (GroenLinks):

Ik heb de neiging om te denken: ik doe het ermee als de minister zegt: ik neem dit mee. Het is altijd gevaarlijk als een minister zegt: ik neem het mee. Vooruit dan maar. Misschien toch even ter aanmoediging: ik noemde dat voorbeeld uit Glasgow niet voor niks, over dat buitenlandse instrumentarium. Net kwam al even de Europese Investeringsbank voorbij, ook een publieke bank, van Europese huize. Die heeft in 2020 besloten geen nieuwe fossiele investeringen meer te doen. Dat was nog vóór het IEA-rapport. Heel goed. Dat zijn de stappen die gezet moeten worden, concrete stappen. Dan maak je het transitieperspectief tastbaar, doordat je bepaalde activiteiten niet meer gefinancierd of aangemoedigd wil zien via de staatsdeelnemingen waarvoor je dat beleid maakt.

**Minister Kaag:**

Ik weet niet of dit de categorie "persoonlijk feit" is, maar in mijn voormalige rol als minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking heb ik — ik geloof al in 2019, of in 2020 — een stop gezet op Nederlandse financiering aan Wereldbank en IMF voor fossiele energie. Dus het kan ook voor Glasgow. Maar ik ben het met u eens. Ik neem het dus echt mee, want het is een overtuiging die wij hebben en het hoort ook bij het kabinet. Maar ik wil uw ideeën ook ophalen; vandaar de keuze om met de Tweede Kamer en de Eerste Kamer met een final concept in debat te gaan, en niet eens te wachten op moties, maar gewoon te kijken wat er nog meer is aan inhoudelijke ideeën en koers en ambitie dat we nodig hebben om daadwerkelijk de nieuwe nota staatsdeelnemingen effectief te maken en passend bij dit tijdperk en bij de ambities die we nastreven. Zo bedoel ik mijn "Ik neem het mee", letterlijk.

Dan ga ik nu door op het tijdpad, waar vaak aan is gerefereerd. Dat is blokje 2. De heer Crone en ook de heer Apeldoorn vroegen: moest het allemaal nou zo snel? We hebben dit toch weken of maanden geweten.

**De voorzitter:**

Het is meneer Van Apeldoorn.

**Minister Kaag:**

Van Apeldoorn, ja, sorry. Ik dacht dat ik het zelf fout had, maar hier stond geen "Van".

**De voorzitter:**

Voor de Handelingen.

**Minister Kaag:**

De heer Van Apeldoorn, met excuus. Het moest in krap acht dagen goedgekeurd worden. Hij wilde een reactie: of er niet meer tijd genomen zou moeten worden en of we vertrouwelijk en/of openbaar recht hadden gedaan. U weet dat we in eerste instantie hebben gekeken naar het kapitaalprobleem bij KLM en de vraag of het een noodzaak was dat de Nederlandse Staat een bijdrage zou leveren. Dat was een tijd geleden het startpunt. Het parlement is destijds vertrouwelijk geïnformeerd en op de hoogte gehouden. We konden dit niet in de openbaarheid doen in verband met koersgevoelige informatie.

KLM heeft eind april 2020 aangegeven het vermeende probleem zelfstandig op te kunnen lossen. Op dat moment was nog niet bekend of en wanneer Air France-KLM over zou willen gaan tot het doen van een aandelenuitgifte. Air France-KLM heeft eerder in 2020 aangegeven te overwegen op termijn een aandelenemissie te willen doen, maar de timing van de emissie en daarmee wat mij betreft ook het besluit bleven onzeker en er is continu geschoven, bijvoorbeeld ook door geopolitieke ontwikkelingen. Er viel ook een radiostilte in.

In gesprekken en schriftelijk heeft het kabinet steeds bij Air France en KLM aangegeven en erop aangedrongen dat het voor het kabinet echt van belang is dat we dit goede politieke proces in de openbaarheid kunnen doorlopen en dat we dus juist ook voldoende tijd geven aan het Nederlandse

parlementaire proces, als of indien Air France-KLM zou overgaan tot een aandelenemissie. Het is gebleken dat het inpassen van dit proces bij het Nederlandse parlementaire proces moeilijk was voor de onderneming. Het bleek uitdagend, ook vanwege de timing van de aankondiging van een aandelenuitgifte, om die ruim van tevoren vast te stellen. Dat was echt een secuur werkje. De onderneming wilde namelijk het meest optimale moment gebruiken voor een eventuele aankondiging, zodat het beste resultaat zou kunnen worden gehaald.

In mei kregen we van Air France-KLM berichten dat ze mogelijk voor de aandeelhoudersvergadering van 2022 wilden overgaan tot het aankondigen van een emissie en dat ze een emissie waarschijnlijk niet naar achter zouden kunnen schuiven, zoals we ook hebben gevraagd; we hebben om alle paden verzocht. We hebben besloten uw Kamer op 17 mei vertrouwelijk te informeren. Toen die brief was verstuurd, had de onderneming nog niet besloten om op 24 mei de emissie aan te kondigen. We hebben daarom in de brief van 17 mei kaders geschetst waarmee rekening gehouden kon worden bij een emissie op korte termijn, zonder dat er zekerheid was over de exacte datum van een eventuele aankondiging. Zo hebben we, meen ik, in die brief opgenomen dat Air France-KLM tijdens de aandeelhoudersvergadering van 2021 hadden aangegeven dat ze voor de aandeelhoudersvergadering van 2022 het kapitaal verder wilden versterken en dat de aandeelhoudersvergadering dit jaar op 24 mei zou plaatsvinden. Maar als ik dit nu zo oplees, kan ik me heel erg voorstellen dat je wel heel erg een Air France-KLM-watcher moet zijn om dat continu bij te blijven houden. Eveneens hebben we in de vertrouwelijke brief aangegeven dat Air France-KLM op 29 juli financiële resultaten aankondigt en dat de onderneming in principe vanaf 29 juni geen aandelenemissie meer kan aankondigen. Op deze manier hebben we op een imperfecte wijze geprobeerd uw Kamer mee te nemen in de overwegingen van de onderneming en geprobeerd te veel verrassing te voorkomen. Maar we konden veel niet doen in de openbaarheid vanwege het koersgevoelige karakter, u wel bekend.

Op zondagavond 22 mei stond een boardvergadering gepland. Tijdens die vergadering zijn de voorwaarden van de aandelenemissie vastgesteld. We hebben toen met de onderneming besproken dat we na aankondiging door de onderneming direct een openbare brief naar beide Kamers zouden sturen en dat deelname van de Nederlandse Staat aan de emissie voorwaardelijk is aan goedkeuring door beide Kamers. Daarbij heb ik een enorme winstwaarschuwing afgegeven dat ik geen inschatting kon maken of dit überhaupt op voldoende politieke steun kon rekenen. Air France-KLM kondigde inderdaad op 24 mei de aandelenuitgifte af. We hebben die openbare brief gestuurd, zoals net besproken.

Dit voor wat betreft het tijdpad. Is het perfect? Verre van. We hebben geprobeerd recht te doen aan wat er van ons verwacht mag worden, u tijdig te informeren en u niet voor een fait accompli te stellen. Perfect is het niet. Ik zal altijd blijven werken aan verbetering. De heer Ester vroeg mij hoe ik erop reflecteer. Het was schipperen met veel, maar wij hebben de keuze gemaakt om tegen Air France-KLM en ook de Franse staat te zeggen dat wij geen enkele garantie geven, dat het sowieso volkomen afhankelijk is van het Nederlandse parlement, dat wij die weging moeten doen en dat wij geen uitslag kunnen geven van tevoren. Dus we



hebben de openbaarheid verkozen boven een keuze die we achteraf zouden moeten verantwoorden, wat ik niet verantwoordelijk vond.

**De voorzitter:**  
Publiek belang.

**Minister Kaag:**  
Ja, het belang van de aandelen.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**  
Dank aan de minister voor de uitleg over de tijdlijn en de afgelopen periode. Ik kan me er wel iets bij voorstellen hoe dit gaat. De minister zegt terecht: er is al langer gesproken over de optie van een claimemissie. Dat was een van de varianten om het concern te versterken. Dan zou ik denken: als in januari dat tweede rapport van de state agent verschijnt — waarvan de analyse helaas nu, een aantal maanden later, nog steeds actueel is — dan gaat het kabinet echt voor code rood, dan moeten de voorwaarden hard gespeeld worden richting KLM, want anders kom je terecht in een onmogelijk vaarwater rond die claimemissie en heb je eigenlijk geen verhaal naar buiten. Voorwaarden van het eerdere pakket worden niet gehonoreerd en er gaat wel een beroep op de Staat richting een claimemissie gedaan worden. Is het ook zo gegaan binnen het kabinet? Ik bedoel dat meteen bij het uitkomen van het tweede rapport van de heer Kremers de alarmbel is afgegaan, er meteen is geëscaleerd naar KLM en is gezegd: vrienden, alles goed en wel, als die emissie er komt, hebben jullie je voorwaarden allemaal gerealiseerd en staat dat in steen gebeiteld, anders heb ik geen verhaal naar het parlement en naar de samenleving om goedkeuring op te halen voor deze claimemissie. Is het zo gelopen?

**Minister Kaag:**  
Nou, ik zou denk ik willen dat ... Twee dingen. De voorwaarden zijn één verhaal. Dat is een pad. Het besluit of de overweging rondom mogelijke deelname aan de aandelenemissie is later verlopen en geëscaleerd tot op politiek niveau. Dat is niet direct in januari aan de orde geweest. Het is ook niet op die manier met mij besproken, als ik het mij goed herinner, en ook niet met minister Harbers. We hebben die twee ook niet aan elkaar gekoppeld. We waren druk bezig met de bevindingen van de staatsagent, met praten met KLM, met het snel spreken met de raad van bestuur in onze kennismakingsgesprekken. We zijn op 10 januari aangetreden. Dat heeft de focus gehad.

Daarnaast was er niet een actieve kabinetsbespreking — verre van — over de mogelijkheid om eventueel deel te nemen aan de aandelenafgifte, de aandelenemissie van KLM-Air France, ook omdat de discussie daarover niet zo helder was en het tijdpad op dat moment niet klip-en-klaar aanwezig was.

Zegt u: dat had u, achteraf gezien, kunnen gebruiken als een groter drukmiddel? Wellicht. Ik weet niet of het wat had uitgemaakt, want uiteindelijk gaat het om de bevindingen van de staatsagent. Het zou niet zo moeten zijn dat wij moeten zwaaien met een mogelijke deelname aan een

aandelenemissie om KLM te bewegen te doen wat ze moeten doen conform de voorwaarden.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**  
Dat laatste snap ik. Het zou eerlijk gezegd ook de beste uitkomst zijn als het zo niet hoeft te gaan. Maar de situatie is nu vandaag de dag zo dat de meerdere voorwaarden van het steunpakket nog niet zijn gerealiseerd en dat KLM daar niet compliant is. Hoe dat proces nu gaat, is vanmorgen ook met zoveel woorden door de state agent nog een keer uitgelegd. Daar moet nog heel veel gebeuren. Vervolgens komt het concern langs en houdt de hand op. Er wordt geleverd in de ogen van het kabinet en dan gaan we weer vrolijk door. Dat is toch vreemd? Als die claimemissie een keer komt — of welk verzoek er dan ook komt vanuit het concern voor een kapitaalinjectie — en er wordt gekeken naar de Nederlandse Staat, dan zeg je toch: als je je eigen voorwaarden serieus neemt, dan koppel je dat toch juist wel aan elkaar? Ik snap niet goed waarom dat niet is gebeurd. Dat lijkt mij namelijk logisch als je duidelijk wil maken dat je hard bent op de voorwaarden die twee jaar geleden al zijn gesteld aan het pakket van 3,4 miljard.

**Minister Kaag:**  
Ik begrijp dat het makkelijk is om dit, nu er een verzoek tot deelname aan een aandelenemissie ligt, te koppelen aan de trage of partiële voortgang in het naleven van de voorwaarden die zijn gesteld bij staatssteun. Maar we moeten toch wel zorgvuldig blijven: dit zijn twee aparte keuzes. Toen de aandelenemissie opkwam, heb ik gevraagd: kunnen we op een of andere manier zelf voorwaarden gaan stellen, richting de holding zelfs, zodat we daarmee ook meer invloed kunnen hebben op KLM? Maar dat kan niet. Dat is ook weer benoemd door de heer Van Ballekom en anderen. Het kan gewoon niet. Ik was nieuwsgierig of er een of andere manier gevonden kan worden om het wel te doen. Tegelijkertijd wil ik niet afdoen aan de vele inspanningen die minister Harbers en ik plegen, via de raad van commissarissen maar ook via de holding en gesprekken met Ben Smith en de leden van de raad van commissarissen, om te benadrukken dat die naleving tastbaar moet worden en dat er wat betreft de voorwaarden qua verduurzaming versneld moet worden; dat er een uitvoeringsplan moet komen.

Dus of we nou wel of niet meedoen, er niet van uitgaande dat we per se politieke steun hebben, moeten we er sowieso voor zorgen dat het bedrijf de voorwaarden naleeft. We kunnen niet rekenen op een mogelijk element als: we doen mee aan aandelen, dus gaan jullie nu wel de voorwaarden naleven? Het is een principiële zaak. Daar hebben we ook de staatsagent voor.

**De heer Otten (Fractie-Otten):**  
Ik hoor net de minister zeggen: de emissie was een soort fact of life en we konden verder geen enkele condities stellen; het kwam gewoon zo langs en we moesten het zo doen of niet. Nou heeft CMA wel een heleboel voorwaarden gesteld. CMA heeft gezegd: wij willen investeren, we willen een board seat en een speciale board member. Ze hebben lock up arrangements. Ze mogen de helft de eerste drie jaar verkopen en de andere helft in de drie jaar daarna. Zij hebben wel een deal gemaakt. Hoe kan het dat zij wel een deal kunnen maken voor hun emissie en u niet? Dat begrijp ik

niet. Misschien kan de minister me dat verschil even uitlegen.

**Minister Kaag:**

Ik moet dan nog even duiken in het proces waarmee CMA CMG heeft onderhandeld. Ik denk dat wij sommige delen daarvan ook niet weten. Dit is de positie waarin de Nederlandse Staat zich bevindt. Maar meneer de voorzitter, ik heb nog steeds het pakket en de staatsagent KLM. Dat is blokje vijf. Ik kom zo toe aan het belang van aandelen. Ik wil graag de vragen die gesteld zijn goed beantwoorden, maar de zaken lopen in mijn beantwoording door elkaar. Het spijt mij als dat zo is, maar als u verdere details wilt weten over CAM CMG, moet ik dat in de tweede termijn kort toelichten. Ik heb die hier niet paraat.

**De voorzitter:**

Prima. Het is ook prima als u verwijst naar een blokje dat nog gaat komen, want anders gaat alles natuurlijk door elkaar heen lopen. We zijn akkoord gegaan met die indeling. Mevrouw Prast.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Misschien begin ik te begrijpen waarom meedoen aan die aandelenemissie is losgekoppeld van KLM en waarom er ook geen voorwaarden zijn gesteld. Ik zou dat kunnen begrijpen. Wij hebben vandaag gehoord dat Nederland sinds januari 2019 een afhankelijke commissaris heeft. We hebben ook begrepen dat de minister daar heel blij mee is. De benoemingstermijn is vier jaar. Dan zou ik denken dat in januari een herbenoeming aan de orde is. Heeft Air France-KLM misschien gedreigd om de status van de commissaris te wijzigen in januari aanstaande, tenzij Nederland mee zou doen?

**Minister Kaag:**

Nou, dat is mij totaal niet bekend. Ik zeg in principe: nee, absoluut niet. Maar het is me ook niet bekend. Ik herbevestig dat graag in een tweede termijn, als een van de ambtenaren die meeluisteren een briefje kan sturen. Mij is het totaal niet bekend.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog, minister. Het derde blokje.

**Minister Kaag:**

Dan ga ik door naar blokje 3: het belang van de aandelen. De heer Vendrik en de heer Schalk — niet "Van" Schalk — willen een reactie van mij op het motief om aandelen te kopen. Is het alleen het behoud van invloed? Kunnen we ook met een lager percentage invloed behouden? Die vraag is ook in de Tweede Kamer gesteld. Ik begrijp dat er veel vragen zijn. Wat krijgen we nou voor de 9,3%? Kan het minder? We behouden met die 9,3% geen overwegende zeggenschap. Zoals ik eerder zei, is het een defensief belang. Maar het gaat om meer dan alleen de formele positie. Ik denk dat we net al uitgebreid hebben gewisseld dat we informatie krijgen. We beschouwen het als informeel ook invloed kunnen uitoefenen op besluiten die kunnen worden genomen.

Dankzij mevrouw Prast hebben we kunnen ophelderen dat het ook komt door de positie van een dependent, een afhankelijke board member. Zoals ik al eerder tegen de heer Vendrik zei: wij brengen ook het belang over van verduurzaming. Air France heeft daar verdere stappen in gezet door bijvoorbeeld het afschaffen van de kortere vluchten binnen Frankrijk op bepaalde trajecten. Het bedrijf heeft keuzes gemaakt. Wij kunnen de onderneming hier kritischer op bevragen. Ik heb al gezegd dat wij een vertegenwoordiger hebben in het Sustainable Development and Compliance Committee. Onder de 5% aandelen verliezen we een aantal formele aandeelhoudersrechten, bijvoorbeeld het bijeenroepen van een aandeelhoudersvergadering en het stellen van vragen aan de voorzitter van de board.

Als we op de 9,3% blijven zitten, blijven we na Frankrijk de een na grootste aandeelhouder. Ik begrijp goed dat de heer Otten zegt: ja god, oké ... Excuus, zeg ik tegen de heer Schalk. Wat doet het ertoe als je 9,3% hebt en de ander 40%? Het verschil tussen nummer één en twee zou te groot zijn. Onze inschatting is dat, als we op 9,3% blijven, onze positie als dependent, afhankelijke, blijft. We kunnen dan instructies blijven afgeven en informatie blijven delen. Als we teruggaan naar een positie van 2% is het echt de vraag of we zo'n dependent-positie kunnen behouden.

Met 5% zitten we onder de vermeende aandeelhouderspositie van CMA-CMG. Dan is de relatieve positionering van de Nederlandse Staat gewoon anders. Het is niet helemaal hard en vast te maken — ik aanvaard de kritiek die u daarop kunt hebben — maar dit is zoals wij het op dit moment zien.

Ik heb nog een vraag uitstaan via de juridische dienst over de wettelijke inkadering en hoe zo'n board verder werkt. Wat kan er allemaal nog veranderen en hoe is dat geregeld? Wij wachten nog op een bevestiging, omdat de details heel scherp zijn hierin.

**De voorzitter:**

Rondt u eerst het blokje publiek belang af. Dan komen daarna de interrupties.

**Minister Kaag:**

Ja. De heer Crone vroeg mij: krijgt u met deze emissie meer invloed dan u had? Het is lastig, zoals u al merkte aan mijn beantwoording zojuist, om precies aan te geven hoezeer onze invloed stijgt met een aandeelpercentage. Wij willen de huidige invloed behouden. Als we afdalen richting de 2% tot 3%, dan treedt een echte verandering op. Dan worden we echt een kleine aandeelhouder. Met een dergelijk laag aandelenpakket kan ook het beeld ontstaan dat Nederland zich niet committeert aan de toekomst van de onderneming. Wij vinden dat spijtig, zeker op het moment dat een nieuwe CEO aantreedt van wie we hoge verwachtingen hebben.

De heer Crone vroeg ook: waarom geld in aandelen steken, terwijl u via het steunpakket veel meer invloed heeft? Er staan immers nog leningen en garanties uit van 3 miljard. Zoals we al hebben gezegd, heeft het aandelenbelang in Air France-KLM een andere invalshoek dan het steunpakket. Het steunpakket was echt gericht op liquiditeitssteun voor KLM, en de voorwaarden daarbij waren gericht op KLM. Als de leningen en garanties binnenkort hopelijk zijn

terugbetaald, kan het kabinet niet meer via de steunvoorwaarden invloed uitoefenen. Indachtig de afbouw van de steun en de garanties, is er het belang dat we een aandeelhouderspositie blijven behouden. Niet alles is gelukkig via het steunpakket.

De heer Crone, de heer Vendrik en de heer Otten vroegen ook: kan de Nederlandse Staat als voorwaarde stellen dat de Nederlandse boardpositie behouden blijft? Wij kunnen geen voorwaarden van dien aard stellen, maar we gaan ervan uit dat de Nederlandse zetel behouden blijft en we hebben geen enkel signaal ontvangen dat de Nederlandse zetel ter discussie staat. Ik hoor de heer Otten zuchten, geloof ik. Ik kan me wel voorstellen dat u denkt: "we hebben geen signaal ontvangen", dat is fijn, maar trust but verify, zoals ze zeggen. Het is natuurlijk belangrijk om dit te blijven bevestigen. Het is in principe aan de board van Air France-KLM om hier een besluit over te nemen. Ook de status van "onafhankelijk" of "afhankelijk" staat bij deelname niet ter discussie, is onze verwachting. Het verschil tussen "dépendant" en "indépendant" staat in de jaarverslagen van Air France-KLM, dus is altijd onderdeel geweest van de publieke informatie. Ik wil daarbij wel benoemen dat wij dit uiteraard hadden kunnen noemen. Het is nooit de opzet van het kabinet geweest, in deze jaren van bespreken van KLM of Air France-KLM, om deze informatie achter te houden.

Het voormalige onafhankelijke board member, Jaap de Hoop Scheffer, gaf informatie, maar mocht bijvoorbeeld niet de stukken van de board met de Nederlandse Staat delen. Dat is nu een totaal andere positie. Er vindt natuurlijk ook afstemming plaats.

De heer Crone vroeg ook of het juist is dat hun CEO wel een plaats in de board krijgt die wij, Staat of KLM, nooit heeft gekregen. Het is misschien goed om uit te leggen dat noch de CEO van Air France, noch de CEO van KLM in de board van Air France-KLM zit. De enige CEO die in de board zit, is de CEO van Air France-KLM, de holding. De CEO's van KLM en Air France zitten wel in de executive committee, of uitvoerende raad, samen met de CEO van Air France-KLM en de CFO van Air France-KLM. Ik hoop dat u mij vergeeft dat ik "CEO" en "CFO" niet de hele tijd vertaal. Dat zijn gangbare termen.

De heer Otten van de fractie-Otten en de heer Delsing van Forum voor Democratie vroegen om een visie van de minister op de vraag waarom er gekozen is voor 9,3% en niet voor meer of evenveel als de Franse staat heeft. Zoals we eerder hebben benoemd, is het primaire doel van de aandelenemissie om onze positie te behouden en daarmee het publieke belang te kunnen borgen. Wij vinden een vergelijkbaar aandelen aantal als dat van de Franse staat geen doel op zich en wij denken dat 9,3% voldoende is. Het is ook zo dat de Franse staat op termijn — ik meen voor 2026 — zijn aandelen moet afbouwen tot 14%. Het verschil is dus minder dramatisch dan het voor sommigen lijkt.

Dan heb ik nog vijf, zes vragen. De heer Crone en de heer Strien vroegen welke invloed deze nieuwe bedrijven, zoals CMA CGM, bedongen hebben.

**De voorzitter:**  
De heer Van Strien.

**Minister Kaag:**  
Ván Strien. Ik kom duidelijk niet genoeg in uw Eerste Kamer, meneer de voorzitter.

**De voorzitter:**  
U bent altijd welkom.

**Minister Kaag:**  
Zij zeiden: zij stappen alleen in omdat ze invloed krijgen, niet uit liefdadigheid. Naast de bestaande aandeelhouders heeft Air France-KLM op 18 mei een samenwerking met een nieuwe partij, CMA CGM, aangekondigd. Onderdeel van die samenwerking was, zoals mevrouw Prast al zei, dat CMA CGM ook aandeelhouder wordt van Air France-KLM en deelneemt aan de emissie. De afspraak is gemaakt dat deze partij niet meer dan 9% van de aandelen zal verkrijgen en niet meer dan 400 miljoen euro uitgeeft aan deze emissie, inclusief het kopen van de zogeheten rights. China Eastern en Delta Airlines hebben toegezegd een deel van hun rights te verkopen aan CMA CGM, die CMA CGM zal gebruiken om het aandelenbelang te verkrijgen voor de emissie. Daarnaast zijn er met CMA CGM afspraken gemaakt over veranderingen in het aandeel over de komende jaren. Dit ziet er onder andere op toe dat CMA CGM de komende tien jaar geen aandelen van Air France-KLM mag kopen als hiermee het belang boven de 9% komt. Na vijf jaar mag de board van Air France-KLM besluiten om dit aan te passen. De samenwerking tussen CMA CGM en Air France-KLM is een commerciële samenwerking, bedoeld om meer luchtvracht te vervoeren.

Mevrouw Prast vroeg hoe de minister aankijkt tegen claims tegen CMA CGM over greenwashing. Ik begrijp dat berichtgeving van mogelijke greenwashing afkomstig is van een milieu-ngo, Transport & Environment. Ik heb net als u het nieuws begrepen dat deze ngo stelt dat schepen die in het bezit zijn van CMA CGM en die op vloeibaar aardgas varen, grote hoeveelheden methaan zouden lekken. Dit is lastig voor mij. Ik heb deze informatie net gehoord, maar ik verhoud mij tot de holding als aandeelhouder en niet tot het bedrijf CMA CGM. Ik kan die informatie nu niet bij Air France-KLM gaan opvragen. Ik begrijp wel uw betrokkenheid en denk in den brede dat we er natuurlijk voor moeten zorgen dat bedrijven juist meedoen aan de energietransitie. Wij hebben geen aandelen in CMA CGM.

De heer Crone vroeg of het in het Europese mededingingsrecht is toegestaan dat een enkel containerbedrijf mag instappen zonder dat andere vergelijkbare concerns die kans hebben gekregen. Of, zoals u het zei, is dit een staaltje Franse industriepolitiek? Air France-KLM is de samenwerking aangegaan waarin onder meer is afgesproken, zoals ik al zei, dat CMA CGM een belang tot 9% in Air France-KLM zal opbouwen vanwege het strategische belang van de samenwerking tussen een luchtvaartbedrijf en een ander transportbedrijf. Los van de gemaakte afspraken kan iedere investeerder zich inschrijven voor een aandelenemissie. Het is aan de toezichthouders — in dit geval is dat de autoriteit financiële markten in Frankrijk — om erop toe te zien dat het Europese mededingingsrecht wordt geëerbiedigd.

Mevrouw Prast en de heer Ester vroegen of ik vind dat het aflossen van de Franse lening een goede bestemming is

van het geld. Ook de heer Van Rooijen en de heer Schalk stelden deze vraag, maar misschien in andere bewoordingen. Naast de wens van de onderneming om de opbrengsten van deze emissie te gebruiken voor het versterken van het eigen vermogen, zal in ieder geval inderdaad 75% van de opbrengst worden gebruikt om kapitaalsteun van de Franse staat terug te betalen. Dat is op zich goed voor de onderneming, omdat deze schuld relatief hoge rentelasten voor de onderneming met zich meebrengt. Maar het is niet aan te geven of nou een-op-een Nederlands belastinggeld daarvoor is gebruikt. De inbreng van de Nederlandse Staat kan gebruikt worden voor de aflossing van de Franse staatssteun, maar het kan ook worden aangewend om het vermogen van Air France te versterken. Ik mag geen voorwaarden stellen aan het kopen van aandelen, want dan is er sprake van staatssteun. De Europese Commissie zal dan eisen stellen zoals het inleveren van slots. Dat het beeld niet prettig is voor veel belastingbetalers, begrijp ik ook. Maar dit is zoals het plaatsvindt.

De Fractie-Nanninga vroeg hoe we voorkomen dat we steeds meer belastinggeld moeten investeren. Wat is de langetermijnstrategie? Zoals we al eerder zeiden: het op peil houden van het Nederlands belang in Air France-KLM is geen doelstelling op zich, maar onderdeel van het beleid. Air France-KLM moet weer competitief worden op de langere termijn, ook met het oog op de duurzaamheid en de transitieagenda. Er is op dit moment geen reden om in de toekomst nog een aandelenemissie te verwachten, maar ik kan het ook absoluut niet uitsluiten.

De heer Van Strien vroeg om een reactie op de samenwerking met Apollo. U weet dat Apollo kapitaal in de onderneming brengt voor het onderhoud van vliegtuigen. Dit ingebrachte kapitaal zal worden verwerkt als eigen vermogen waardoor de balans van Air France-KLM en Air France zal worden versterkt.

Mevrouw Prast wil weten of hier mogelijk sprake is van handel met voorkennis. Mag dit volgens de Nederlandse wet- en regelgeving? Er wordt door de Nederlandse Staat niet gehandeld met voorkennis. Ik wil dit nadrukkelijk stellen. Het is duidelijk dat wij niet open zijn voor enig verwijt of onbedoeld indirecte suggestie dat er sprake zou zijn van een strafbaar feit door een mogelijke deelname van de Nederlandse Staat. Omdat Air France-KLM beursgenoteerd is, zijn de Europese regels rondom machtsmisbruik van toepassing, de Market Abuse Regulation, waar eenieder en ook de Staat zich aan dient te houden. Alle betrokkenen dienen zich vanzelfsprekend aan de regels te houden. Ik hoop dat dit ter geruststelling is van deze Kamer en natuurlijk ook van de Tweede Kamer. Binnen deze regels is het onder voorwaarden mogelijk informatie te delen, namelijk als deze openbaar wordt. We hebben hier dus te maken met Nederlandse regelgeving, Franse regelgeving en Europese regelgeving.

De heer Otten vraagt een visie van de minister op de keuze van 9,3%. Waarom bijvoorbeeld niet meer en gelijk aan de Franse staat? Ik denk dat ik dat net al heb beantwoord.

De heer Van Apeldoorn vraagt: kan de minister aangeven hoe het Franse belang is meegewogen in deze aandelenemissie en de aankoop? Bij de bekendmaking van deze aandelenemissie is door het kabinet ook meegewogen wat de Franse staat zou doen. De Franse minister van Economie

en Financiën heeft mij daar als sondering over gebeld. Ik heb daarbij de boodschap afgegeven dat wij het zullen overwegen — ik moet het nog binnen het kabinet brengen — en dat er geen enkele garantie is dat de Nederlandse Staat zal meedoen. Het is voor de onderneming gunstig dat de Franse staat en de Nederlandse Staat deelnemen als grootaandeelhouders.

Een laatste vraag binnen dit blokje is van mevrouw Prast: een reflectie van de minister op de bonus van boardleden die in zicht komt bij het afbetalen van de Franse steun met de aandelenemissie. De boardleden van Air France-KLM krijgen een vaste jaarlijkse vergoeding voor de uitoefening van hun taak en een variabele vergoeding per deelname aan de vergaderingen. Zij ontvangen geen bonus. Ik denk dat gerefereerd werd aan de betaling van de bonus van de CEO van Air France-KLM. Net als mijn voorganger ben ik van mening dat er in een crisis echt geen plaats is voor het toekennen en uitbetalen van bonussen voor bestuurders, nog los van de ongekennde hoogte, bij bedrijven die ook staatssteun hebben ontvangen. Wij hebben tegengestemd en in totaal heeft Nederland een paar andere boardleden mee kunnen krijgen om ook tegen te stemmen. De tegenstem had nu een waarde van 14%. Dit hebben wij gisteren gedeeld in reactie op de Tweede Kamer.

**De voorzitter:**

En daarmee is uw blokje publiek belang afgerond, minister?

**Minister Kaag:**

Het belang van aandelen. Ja.

**De voorzitter:**

Eerlijk is eerlijk. Mevrouw Prast stond er eerder dan de heer Van Strien. Ik geef mevrouw Prast eerst het woord.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Ik stond hier eigenlijk vanwege een andere vraag, maar nu de minister geantwoord heeft op het voorkennisterrein ... Dat is natuurlijk heel mooi. Daar zouden we blij mee moeten zijn, maar de uitzondering die de minister noemt, dat je mag handelen als je kennis hebt die anderen niet hebben, als die kennis maar openbaar wordt, ken ik eigenlijk niet. Natuurlijk wordt die kennis openbaar. Voorkennis is nu juist dat je het eerder weet dan anderen. Daar heb ik dus nog een toelichting op nodig, en ook op het tipverbod.

Er wordt begrijpelijkerwijs steeds gevraagd hoe het zit met de kans dat we straks weer mee moeten gaan doen met een emissie om onze invloed op peil te houden. Nou ben ik toch een beetje bezorgd. De Franse wet zegt: een beursgenoteerd bedrijf mag niet langer dan twee jaar een book-to-marketpercentage hebben van minder dan 50%. Air France-KLM heeft een book-to-market van -20%, dus 70% lager. Geeft dat niet het risico dat Air France-KLM snel weer met een emissie komt?

**De voorzitter:**

Dat zijn twee vragen. De minister.

**Minister Kaag:**

Dat hele tipidee ken ik niet. Ik heb in mijn eerste zin geantwoord: er wordt door de Nederlandse Staat niet gehandeld met voorkennis. Er is wat ons betreft geen sprake van een strafbaar feit. Als ik nog iets over tippen moet uitzoeken, doe ik dat graag. Dan kom ik daar in tweede termijn op terug. Ik heb daar verder geen informatie over. Ik denk dat tippen voortkomt uit voorkennis en wij handelen niet met voorkennis.

**De voorzitter:**

Is de tweede vraag van mevrouw Prast hiermee beantwoord? Ja. Meneer Van Strien, ga uw gang.

**De heer Van Strien (PVV):**

In alle beantwoording heeft de minister aangegeven vooral te hechten aan de informele invloed door de vertegenwoordiger in de raad van commissarissen. Mijn vraag over CMA had met name betrekking op die informele invloed. Wordt nu met de vertegenwoordiger van CMA de totale invloed van de Franse staat niet extra vergroot, daar CMA CGM voor de helft een oud-staatsbedrijf is? Minister, u hebt aangegeven dat zij niet boven de 9% komen. Dat heb ik ook gelezen. Althans, de eerste vijf jaar mogen zij daar niet boven komen. De minister heeft al de hele avond het belang aangegeven van die informele invloed met een vertegenwoordiger. Mijn vraag is: hoe zit het met de informele invloed van de Franse overheid? Die invloed wordt nu volgens mij versterkt door een vertegenwoordiger van CMA.

**Minister Kaag:**

Als ik te vaak het woord "informeel" heb gebruikt ... Het gaat om een formele status door aandeelhouderschap. Natuurlijk is informele invloed daar een afgeleide van. Onze onafhankelijke board member vertegenwoordigt de Staat. De Staat heeft wat mij betreft een andere statuur dan een voormalig staatsbedrijf. Maar ik begrijp uw vraag. Het voelt misschien in concrete zin als meer indirecte Franse invloed. Dat kan ik niet inschatten, omdat recentelijk de aankondiging van een aandelenemissie is geweest. Het is beperkt tot de 9%. Het komt voort uit een commerciële samenwerking. Dat is volgens mij van een ander gehalte dan het belang dat de Nederlandse Staat hecht. Maar ik kan daar geen inzichtelijk antwoord op geven. Eerlijk gezegd is dit het enige antwoord wat ik kan geven. Ik begrijp uw zorg. Ik denk dat wij daar zelf waakzaam voor moeten zijn.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik zou nog even door willen gaan over de percentages, de 9,3%. In 2019 hadden we 14% van de aandelen. Dat is nu dus 9,3% geworden. Past er een verschil in de invloed die er was toen er 14% was ten opzichte van de huidige 9,3%? Dat is de eerste vraag. De tweede vraag. De minister heeft aangegeven dat we eigenlijk zouden kunnen zakken tot 5% om dezelfde invloed te kunnen houden. Klopt dat? Heb ik dat op de goede manier gehoord? Betekent dit dat als er opnieuw een emissie zou komen, dat in feite de speelruimte is als je geen wiebelbeleid wilt? Stel dat we deze emissie zouden gaan doen, dan zeggen we eigenlijk als parlement, als Eerste Kamer: houd inderdaad die invloed. Ik kan me niet voorstellen dat we dat over een jaar ineens niet meer

vinden. Is het verwateringsmoment tot 5% dan de ondergrens?

**Minister Kaag:**

Ik heb in de Tweede Kamer gezegd dat het helaas geen natuurkundige wetten zijn. Uw vragen zijn terecht. Ik zei het volgende. Als we onder de 5% aandelen komen, dan verliezen we een aantal formele aandeelhoudersrechten. Dus dat is inderdaad sowieso een ondergrens waar je niet onder moet gaan. Een vraag in de Tweede Kamer was ook: als we bijvoorbeeld 5% doen, kunnen we dan goedkoper hetzelfde verkrijgen? Dat is eigenlijk natuurlijk de essentie. Met 5% worden we nummer drie of misschien nummer vier. We weten niet wat er in de toekomst gebeurt. Wij vinden dat op dit moment van mogelijke deelname aan een aandelenemissie niet sterk genoeg. Kan ik uitsluiten dat we in de toekomst niet voor dezelfde keuze staan? Dat weet ik niet. Ik hoop het oprecht niet, want ik denk dat we niet iedere keer dit gesprek willen voeren. We willen een Air France-KLM dat uit de crisis komt, dat verduurzaamt en dat meedoet aan de modernisering van de luchtvaartsector tussen de grote maatschappelijke opgaven die er zijn. We willen niet iedere keer weer praten over een mogelijke aandelenemissie.

**De heer Schalk (SGP):**

Ik bedank de minister natuurlijk voor dit antwoord. Daarbij begrijp ik dat nu een van de hogere doelen is geworden, dat we de tweede speler blijven. Als we onder de 9% zakken, dan zijn we al de derde of vierde speler. Dat vinden we op dit moment niet fijn. Dat zou in de toekomst wel kunnen gebeuren, maar de ondergrens is 5%.

**Minister Kaag:**

Formeel gezien is de ondergrens inderdaad 5%. Dan verliezen we te veel. Dus onder de 5% moeten we niet zitten. Maar de vraag is wel: krijg je genoeg statuur en invloed voor je 5%? Onze afweging was: nee, omdat er te veel andere spelers zijn.

**De heer Dessing (FVD):**

Ik wilde even ingaan op dat behouden van het belang en op de opmerking: laten we hopen dat er straks niet weer zo'n emissie komt en we dan weer dat gesprek zouden moeten hebben. Dat klinkt toch een beetje volgzaam. Dan wil ik toch even terugkomen op het antwoord dat de minister gaf op de vraag die ik eerder stelde, namelijk of we daar misschien toch wat assertiever en wat meer leidend in zouden moeten zijn. Het antwoord van de minister op die vraag was: nou ja, we hebben gekozen om die 9,3% te behouden. Maar ik heb nog niet heel duidelijk gehoord waarom er niet voor die assertieve koers is gekozen. Bovendien zei de minister in haar antwoord: die 23% is een heel ander verhaal. Maar volgens mij zitten er tussen 9,3% en 23% nog een aantal stappen waarin ook tactischer keuzes gemaakt zouden kunnen worden. Dus ik wil toch graag een wat diepgaander antwoord op de eerder gestelde vraag.

**Minister Kaag:**

Ik denk dat wij ervoor kiezen om leidend te zijn — leidend met een korte ei en dus niet met een lange ij. Wij denken

dat wij met 9,3% voldoende de Nederlandse belangen kunnen borgen, zonder dat wij onnodig extra risico's lopen. Uw vraag over de 23% heb ik al beantwoord door te stellen dat wij niet coûte que coûte koers willen houden met de Fransen. Die gaan uiteindelijk ook terug naar 14%. Wij zaten op 14%, maar zijn door het niet deelnemen aan de aandelenafgifte in 2021 vervallen tot 9,3%. Dat willen wij behouden. Ik weet ook niet — dat moet ik even checken, zodat ik dat in tweede termijn kort kan bevestigen — of we sowieso, als we nog zouden willen verhogen, door staatssteunregels toch weer gedwongen zouden worden om weer terug te bouwen. Ik wil straks nog even bevestigen waar dat plafond ligt.

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

In deze discussie mis ik eigenlijk een beetje — ik realiseer me dat ik dat de hele dag al mis — hoe dit soort zaken gaan. De minister hecht er heel erg aan dat we de tweede zijn in de pikorde van de aandeelhouders. In dit soort gevallen wordt er altijd een shareholder agreement opgesteld door de aandeelhouders waar allerlei zaken in staan over standstills. Ik begrijp dat CMA blijkbaar heeft afgesproken om niet het belang via de markt te vergroten, want dan zijn we als Nederlandse Staat ineens niet meer de aandeelhouder nummer twee. Ik dacht dat ik dat de minister net hoorde zeggen. Dat klopt toch? Is er een dergelijke shareholder agreement met de belangrijke shareholders? Zo ja, wat staat daar dan in?

**Minister Kaag:**

In deze fase hadden wij dat volgens mij niet kunnen doen, als wij dat al hadden willen doen, want wij hebben nog niet eens formeel de politieke steun of permissie van het parlement. Ik zal even checken of er in het verleden een shareholder agreement is afgesloten. Dat weet ik niet; dat heb ik niet paraat.

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

Ik vraag dat om de volgende reden. In dat soort shareholder agreements worden namelijk meestal de board seats geregeld. Dan wordt er bijvoorbeeld gezegd: de Nederlandse Staat is voor 9% aandeelhouder en zal te allen tijde, zolang die 9% aandeelhouder is, recht hebben op twee of drie board seats, met een gedelegeerde of niet-gedelegeerde. Dat kun je allemaal afspreken. De vervolgvraag daarop: is er een shareholder agreement tussen CMA en Air France? Ik kan me niet voorstellen dat zij een deal van 400 miljoen sluiten zonder een dergelijk agreement te hebben. Waarom hebben wij die dan niet met Air France-KLM? Dat is eigenlijk de vervolgvraag daarop. Ik kan me voorstellen dat dit even uitgezocht moet worden, maar dat is toch wel vrij essentieel in deze hele situatie.

De minister zei net: ik hoor de heer Otten zuchten. Ik moest zuchten omdat u zei: we gaan ervan uit dat we die board seats wel houden; we wagen de sprong in het duister en dan zien we wel hoe het afloopt.

**De voorzitter:**

Uw vraag is duidelijk.

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

Dus daarom zuchtte ik. Is er een formeel agreement waarin dit kan worden vastgelegd?

**Minister Kaag:**

Het antwoord is: nee. Ik krijg dat net via de ambtenaren door. Het is drie jaar geleden geprobeerd met Frankrijk. Dat is niet gelukt. Die poging is gedaan vlak na de toen geheime aandelenaankoop. Er is ook nu geen formal shareholder agreement. Ik kan uw suggestie meenemen, maar ik moet even checken of dat überhaupt kan als Nederlandse Staat. Het tweede is dat ik voor CMA CGM even moet checken of die een formeel shareholder agreement hebben.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Otten.

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

Als ik het even samenvat, gaat de discussie de hele dag over: we gaan daar nu wel geld instoppen, maar krijgen we daar invloed voor terug? Hoe zeker is die invloed? De heer Crone had het over de staatsgaranties. Op het moment suprême, toen het heel slecht ging, zijn die verlengd van negen maanden naar vijf jaar. Je kan dingen ook regelen via dit soort contracten, en dus niet alleen via een aandeelhouderspositie. Dat is toch wel vrij essentieel in het grotere totaalplaatje. Vandaar de vraag.

**De voorzitter:**

De heer Van Rooijen loopt weer weg, dus het woord is aan de minister.

**Minister Kaag:**

Dit blokje had ik afgerond. Dan ga ik door naar het budgettaire kader.

**De voorzitter:**

O, daar is meneer Van Rooijen toch nog in de rebound.

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

Ik wachtte eigenlijk even totdat ik van de minister hoorde dat het blokje afgerond was. Ik neem aan dat de minister nog terugkomt op de vraag over staatsgaranties en of en wanneer die mogelijk na 25 ... Komt u daar straks nog op terug of moet dat bij dit blokje?

**Minister Kaag:**

Daar kom ik straks nog op terug.

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

Daar komt u straks nog op terug. Dan had ik nog een korte vraag naar aanleiding van uw eerdere opmerking. Als ik het goed hoorde, zei u dat als het belang naar 23% zou gaan, dat staatssteun zou kunnen zijn. Begrijp ik daaruit dat als we alsnog weer naar 14% terug zouden gaan, dat misschien ook zo zou zijn? Of niet? Want we zaten daar eerder op.

**Minister Kaag:**

Nee. Het was eerlijk gezegd meer een handreiking richting de heer Dessing, omdat ik zijn vraag formeel goed wilde beantwoorden. Wij hebben besloten op 9,3% te blijven, maar omdat zijn percentage nogal hoog lag, analoog aan dat van de Franse staat, zei ik dat de Franse staat ook weer moet afbouwen naar 14%. Als de heer Van Rooijen nog meer geld wil inzetten op deze aandelenemissie, dan hoor ik dat graag, maar dat was niet het plan van het kabinet.

**De voorzitter:**

Dat hoorde ik niet.

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

Wij deelden al dat het Franse belang van 28% naar 14% teruggaat. Ik meldde dat in de eerste termijn al bij interruptie. Ik was even in verwarring door het antwoord dat u de heer Dessing gaf. Het is mij nog niet helemaal duidelijk. Stel dat Nederland alsnog weer naar 14% zou gaan, dan zou dat toch kunnen zonder dat staatssteun in beeld komt? Dat was mijn vraag.

**Minister Kaag:**

Ten principale wel.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Als ik de uitleg van de minister goed begrijp, dan is het verschil tussen nu wel en niet deelnemen een board member die informatie en stukken geeft en instructies kan ontvangen. In de situatie voor 2019 was er een board member, de heer De Hoop Scheffer, die wel informatie had, maar stukken niet mocht delen. Ik ga ervan uit dat er ongetwijfeld weleens een instructie of een suggestie van de Nederlandse Staat richting de heer De Hoop Scheffer kwam. Het blijft dus ingewikkeld om de meerwaarde van wel deelnemen aan deze emissie te snappen ten opzichte van niet deelnemen. De minister noemde dat gisteren ook een zwak onderdeel in dit hele verhaal. Ik probeer het dus even op een andere manier. Waar is de Nederlandse Staat eigenlijk bang voor? Is er iets wat we moeten overwinnen op de Fransen? Ik vraag me dat eerlijk gezegd af. Wat kan er nou misgaan? De Staat is een evidente speler in dit hele luchtvaartverhaal. Schiphol is de thuishaven van KLM. De Nederlandse Staat is de baas in dit land. Het kan toch niet waar zijn dat ...

**De voorzitter:**

Ik denk dat uw vraag duidelijk is, meneer Vendrik.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Waar zijn we bang voor?

**Minister Kaag:**

Ik weet niet of we bang zijn, maar ik denk dat we een zekere inschatting maken van hoe we het publiek belang van Nederland het best kunnen borgen. Ik heb dat genoemd: via Schiphol, de hub-functie, de economische bedrijvigheid. Ik moet toegeven dat ik toen zelf niet in Nederland was, maar ik weet dat er bij de acquisitie of de merger van KLM

wel degelijk ook een aantal zorgen waren over het verdwijnen van vluchten, over een vermindering van het belang van Schiphol, en-en-en. Dit is een manier om dat juist te borgen en om aan tafel te zitten. Je hoeft niet in onderhandelingen te treden omdat je bang bent. Je treedt ook in onderhandelingen omdat je een belang wilt borgen, dat wilt uitstralen, daar ook een zekerheid aan wilt ontlenen en die gelijkwaardigheid op bepaalde manieren aan tafel wilt blijven uitdragen. Het is een gedeeld belang. Het is niet uit angst.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Ik vraag er even naar omdat er in ieder geval in mijn ogen één expliciet voorbeeld is van een speler in dit hele verhaal die behoorlijk aan spelbederf heeft gedaan, namelijk de voormalige minister van Financiën van Nederland. Die heeft de verhouding op de spits gedreven. Ik heb nou niet onmiddellijk de indruk — die informatie is ook niet tot mij gekomen via de stukken of anderszins — dat de Franse staat bezig is met een duister plan om de combinatie Air France-KLM zodanig uit te nutten dat bij KLM altijd de prijs valt, de kosten, en de winst naar de Fransen gaat. Zo is het toch niet gegaan? Het is toch bijna eerder andersom? Waar zijn we bang voor? Wat dreigt er dan bij de Franse staat? Zijn ze zo slecht geweest voor dit concern? Ik dacht het niet. Ik geloof dat Schiphol heel veel te danken heeft aan al die extra vluchten van Air France.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Vendrik.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Waar zijn we bang voor?

**De voorzitter:**

Het woord is aan de minister.

**Minister Kaag:**

Zoals ik net al zei, hebben we deze keuze nooit gemaakt uit angst maar met het oog op het belang en de positionering van Nederland om via KLM op een voet van grotere gelijkwaardigheid als kleiner land mee te doen, ook binnen de Europese luchtvaart, en om vooruit te denken. Maar ik denk dat het goed is als minister Harbers dat ook nog vanuit zijn optiek als vakminister toelicht als hij spreekt over de luchtvaart en KLM. Maar de Fransen zeggen altijd "il faut oser", je moet durven om te durven. Ik denk dat we hierin een goede keuze hebben gemaakt.

**De heer Crone (PvdA):**

Volgens mij zijn we nu bij de kern. Je kunt juridisch regelen wat je wil: werkt nooit. Je kunt elkaar aardig vinden: werkt nooit. Het werkt averecht als je elkaar mishandelt. Ik herinner mij hoe dat in 2019 ging. Ik zal daar niks meer over zeggen. De verhoudingen waren slecht en zijn dat nog steeds, hoor ik vaak. Maar wat écht sterk is, is dat je gewoon een wederzijds belang hebt. Wij hebben slots, niet KLM of Schiphol. Nederland is eigenaar van slots. Die hebben ze nodig. Air France zal dus nooit bij ons weglopen en heeft dat ook niet gedaan. Vendrik zei al: er is best goed samen-

gewerkt. KLM kan niet zonder de billing-systemen en alles van Air France. Daar hebben we die aandelen ook niet voor nodig. Ik zou u willen oproepen om, ook op government-to-governmentniveau, de verhoudingen weer goed te maken. Ik gun het u en uw collega Harbers, inclusief premier Rutte. Er is immers gewoon schoon schip te maken. Als dat niet gebeurt, dan helpen 23% van de aandelen ook niet, want dan word je gewoon van tafel geveegd. Dat heb ik ook meegemaakt in allerlei omstandigheden. Als we het elkaar niet gunnen en geen economisch gemeenschappelijk belang hebben — dat hebben we — dan wordt het niks. Ik gun u dus om die bal erin te gaan schieten in de komende tijd, zonder juridische haarkloverij. Dat verwijt ik u niet, hoor. Ik bedoel dat we het daar niet mee redden.

**Minister Kaag:**

Het grappige is dat ik eerlijk gezegd niet herken wat u zegt. In politiek-diplomatieke verhoudingen kunnen er best spanningen optreden, maar toen ik aantrad bij Bruno Le Maire was het eerste wat hij vroeg hoe het met de voormalige minister ging, Wopke Hoekstra. Ik moest de warme groeten overbrengen. De verhoudingen zijn altijd goed geweest.

Het tweede is dat wij met dit kabinet een pro-Europesere houding hebben en keuzes maken. Dat past toevallig ook — "nog beter", zou ik zeggen — bij de keuzes die de Franse staat maakt. Er is dus een nog betere alignment dan voorheen. Ik denk dus niet dat we de aankoop van aandelen nodig hebben om mogelijke trubbels in de verhoudingen recht te zetten, verre van. Als je het geopolitiek bekijkt, is het juist de Franse staat die graag wil dat de Nederlandse Staat meedoet, vanuit een Europees perspectief. Het is dus niet om problemen op te lossen, politiek gezien, maar juist om onze relaties nog meer te versterken. Ik werk al 30 jaar met de Fransen samen. We hoeven hier niet met elkaar uit te wisselen wie vaker met de Fransen heeft onderhandeld, verre van. Maar ik weet heel duidelijk wat ze wel zeggen en wat ze niet zeggen.

**De heer Crone (PvdA):**

Precies om wat u nu zegt, gun ik het u, de heer Harbers — hij is uit hetzelfde hout gesneden — en ook premier Rutte om het in een goed gesprek te gaan regelen, en om dan te zeggen: "We hebben nu 6,5 miljard in KLM gestoken. We houden alles overeind, inclusief de slots en alles, en we gaan het regelen. Of we nou 0% aandelen hebben, laat ons die plaats in de board handhaven." Als de verhoudingen slecht zijn, dan heb je namelijk ook niks aan 9,3%. Dus laten we afstappen van de aandelenemissie. Laten we dit gewoon zo regelen. Dan ben je een heel end, denk ik. Dat gun ik u, juist omdat u laat zien dat u het kunt.

**Minister Kaag:**

Dank voor deze aanmoediging. Tegelijkertijd sta ik hier nog steeds samen met collega Harbers om juist uit te leggen waarom wij het belangrijk vinden om mee te doen aan deze aandelenemissie. Er is nog wel een belangrijk feit. Ook toen de verhoudingen goed waren, ging het er juist om aan tafel te zitten, want voorheen werden wij nooit geadviseerd door Air France-KLM of de Franse staat als er wijzigingen optraden. De aankoop door Delta en China Eastern bijvoorbeeld moesten we destijds puur uit de pers vernemen. Het maakt

dus wel wat uit, hoe goed op politiek niveau de verhoudingen ook zijn en hoe vaak we ook spreken over bijvoorbeeld de invulling van strategische autonomie.

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

Ik sluit me voor een groot stuk aan bij wat de heer Crone zegt. Je moet het heel zakelijk benaderen en daarbij wel rekening houden met een Frans mes in je rug dat zo maar eens zou kunnen komen. Je moet dus zakelijk zijn, maar juridische zaken ook wel dichttimmeren. Dat lijkt me wel verstandig. Maar zoals ik het zie — misschien kan de minister dat verhelderen — is die transactie van Hoekstra van 744 miljoen indertijd vooral gedaan om de positie van Pieter Elbers als CEO van KLM veilig te stellen. Ik zat toevallig ter voorbereiding op dit debat een financiële update van Air France te lezen. Die begon met "highlights of the financial year" en het eerste highlight was: "Pieter Elbers leaves the board of Air France-KLM." Wat een aparte highlight, dacht ik. Die verhoudingen zijn toch wel behoorlijk verzuurd geraakt vanaf 2019, denk ik. Dus in navolging van de opmerking van de heer Crone: hoe kunnen we die meer constructief maken? Het is nu toch een soort gestold wantrouwen. Hoe kunnen we dat verbeteren? Ik denk dat dit wel belangrijk is.

**De voorzitter:**

Het woord is aan de minister, voor zover dat niet een herhaling is van een eerder antwoord.

**Minister Kaag:**

Ik wil inderdaad niet in herhaling vervallen. Een additioneel element is het volgende. Ik heb het niet gelezen, maar als een gerenommeerd iemand, een CEO, het bedrijf verlaat, heb je daar altijd nieuwsberichten over in de bulletins. Ik denk dat dit het highlight is. Verder is het duidelijk dat ze bij Air France-KLM willen dat de relatie tussen de aantrekkende CEO van KLM en de CEO van Air France-KLM, Ben Smith, een goede, constructieve en harmonieuze samenwerkingsrelatie is. Daar wordt op ingezet op alle niveaus, door minister Harbers en mijzelf, maar natuurlijk ook door de Franse staat. Dat is de verwachting die wij ook afgeven aan alle betrokken partijen. Maar je kunt twee of drie mensen vragen om goed met elkaar samen te werken, maar uiteindelijk moeten ze het ook zelf doen.

**De heer Ester (ChristenUnie):**

Voor mij is de achilleshiel in dit debat toch een beetje dat we niet goed onder woorden kunnen brengen — we kunnen het niet empirisch hardmaken — wat precies de voordelen zijn van die aandelenemissie. Dat konden we niet bij de emissie in 2019 van driekwart miljard. We zoeken nu — de minister is daar eigenlijk heel open in — ook naar good practices, voordelen en voorbeelden. Ik zou u toch willen meegeven om daar iets meer in te investeren. Het is geen rocket science; dat weet ik ook wel. Maar we kunnen veel meer doen dan we nu doen. We kunnen echt proberen om dit op het netvlies te krijgen, dus om die voorbeelden wat harder te maken; we kunnen een groep maken van mensen die die daarin gespecialiseerd zijn. Dat lijkt mij zo enorm van belang, ook als het gaat om het politieke draagvlak voor deze emissie. Ik zou u toch willen meegeven om daar iets meer energie in te steken. U zoekt daar zelf ook naar.



We kunnen veel meer dan alleen maar te zeggen "het is kwalitatief", "het is een beetje vaag" en "het lukt niet helemaal". We kunnen veel meer stappen zetten. Ik zou u willen meegeven en misschien ook vragen, als een soort toezegging, of u daar niet wat meer energie in kunt steken. Ik weet namelijk zeker dat we veel verder kunnen komen dan we nu zijn.

**Minister Kaag:**

Ik heb geen aanmoediging nodig. Ik weet niet of ik mijn persoonlijke energie er dagelijks in ga steken; ik heb nog een paar andere dingen te doen, zoals de heer Ester weet. Maar deze vraag hebben minister Harbers en ik natuurlijk ook al zelf bij onze ambtenaren neergelegd. Mocht deze aandelenemissie doorgaan, dan moeten wij veel harder kunnen maken wat nou de baten zijn die tegenover de lasten staan. Voor mij is het een beetje hetzelfde als altijd maar spreken over het risico van het gelijke speelveld dat al dan niet ondermijnd wordt. Het blijft soms te abstract. We hebben daar voorbeelden bij, maar het is niet meetbaar genoeg. Maar kwalitatief zijn er ook elementen. Op dit moment hebben we dat alleen maar besproken, maar het rendement moet ook tastbaarder zijn. Dus deze opdracht hebben we onszelf al gegeven.

Dan wilde ik doorgaan op het thema "budgettaire" van de heer Ester. Dat is kopje 4, het budgettaire kader. Daarna kom ik op het volgende kopje, het steunpakket en de staatsagent, en dan de categorie overig.

Budgettaire. Waarom is de aandelen aankoop niet relevant voor het EMU-saldo? O, dat was de heer Van der Voort. Hoe beoordeelt de minister het feit dat de overheidsschuld door deze transactie oploopt? Is alternatieve dekking overwogen? De aandelen aankoop is een financiële transactie. De definitie van een financiële transactie is dat we hier bezit voor terugkrijgen, zoals u weet. Het gaat om aandelen in een bedrijf. Op basis van de begrotingsregels is het niet relevant voor het EMU-saldo en ook niet voor het uitgavenplafond. Een financiële transactie verhoogt wel de staatschuld zoals u weet, maar de financiële positie van de Staat verslechtert niet, omdat er bezittingen in de vorm van aandelen tegenover staan. Er is vandaag een motie aangenomen in de Tweede Kamer — de heer Van Apeldoorn refereerde daaraan — om bij financiële transacties per casus te bezien of er een budgettaire dekking wordt geleverd. Ik heb die gisteren al oordeel Kamer gegeven, omdat ik zelf ook die vraag had. De begrotingsregels staan het toe — zo hebben we het met elkaar al lang afgesproken — maar het is wel goed iedere keer te kijken naar wat dit nu betekent en ook naar de risico's die verbonden zijn aan een aankoop van aandelen. De afwegingen die het kabinet maakt ten opzichte van de overheidsfinanciën zijn opgenomen in de Voorjaarsnota, u welbekend. Het debat met uw Kamer zal later plaatsvinden.

Maak ik mij zorgen over de overheidsfinanciën, vroeg de heer Ester ook. Het is natuurlijk altijd belangrijk voor elke minister van Financiën en het hele kabinet om zorgvuldig en degelijk begrotingsbeleid uit te voeren. We hebben in dit kabinet gekozen voor een evenwicht tussen de grote maatschappelijke uitdagingen met oplossingen en dus ook om voldoende budgettaire prudentie toe te passen, maar we hebben de randen daarbij opgezocht. We hebben op die manier in het coalitieakkoord middelen vrijgemaakt

voor uitdagingen die op ons afkomen zoals klimaatverandering en stikstof, maar ook het investeren in de energietransitie. Zoals ik al zei, zijn de overwegingen opgenomen in de Voorjaarsnota.

Dan ga ik door naar kopje 5, het steunpakket en de staatsagent. De heer Vendrik, de heer Van Apeldoorn, de heer Crone en de heer Schalk vroegen: "Hoe kijken we aan tegen het niet nakomen door KLM van de voorwaarden bij steun? Willen we wel handhaven en zo nee, wat zegt dat over de betekenis van zeggenschap over wat het kabinet wil bereiken met de aandelenemissie?" Het spijt me. Ik verval even in herhaling, zeker na wat de staatsagent u veel gedetailleerder heeft gezegd. In 2021 heeft KLM een goede start gemaakt met de naleving van een deel van de voorwaarden. We hebben al eerder gezegd dat KLM in 2021-2022 ruimschoots voldeed aan vereisten rondom kostenreducties. Vanuit KLM wordt meegewerkt aan het opstellen van een duurzaamheidsplan. Over dit laatste hebben wij eerder vertrouwelijk gesproken. Wat minister Harbers en mijzelf betreft gaat dit te langzaam. De bevindingen die zijn gedeeld, zijn stevig. Formeel zal de staatsagent in zijn derde rapportage voor de zomer daarover nader rapporteren. Wij gaan weer in gesprek met KLM over deze tussentijdse bevindingen van de staatsagent, want dat kan niet wachten. Zoals ik al eerder zei, heeft de raad van commissarissen herbevestigd dat zij echt werk maken van wat er nog nodig is voor het nakomen van de afspraken. De nieuwe CEO zal hier ook echt een belangrijke rol bij spelen. Zij zal een hele zware last op haar schouders krijgen: grote verwachtingen, maar ook de versnelling om tegemoet te komen aan de legitieme eisen.

De heer Crone en de heer Van Apeldoorn vroegen: "Kan het kabinet aangeven waarom iedereen een loonstijging kreeg van 5%, ook piloten, en past dit wel in de voorwaarden van het steunpakket? We zouden toch vooral aan de top korten en waarom gebeurt dit nu niet?" Ten principale, als de 5% niet past binnen de kostenreductie, zeker als het gaat om degenen met de veel hogere inkomens, dan is er echt een probleem. Dat betreft natuurlijk ook de piloten. De staatsagent beoordeelt in hoeverre de recente cao-verhoging van 5% past binnen de voorwaarden. Hij heeft over deze loonsverhoging aan uw Kamer aangegeven dat hij verwacht dat KLM met deze verhoging en zonder nadere maatregelen in 2022 niet zal voldoen aan de afspraken over loonmatiging. Dit is wel heel serieus, zeker in dit tijdsgezicht. Ik wacht formeel nog de definitieve bevindingen af, maar we gaan wel alvast in gesprek met de raad van commissarissen. Daarbij zullen we de heldere boodschap hebben dat waar het niet klopt, het moet worden aangepast.

De heer Crone vroeg ook of alle andere voorwaarden zijn ingewilligd, zoals het opheffen van de fiscale faciliteiten voor piloten die zich met taxi of vliegtuig naar huis laten brengen of laten ophalen op kosten van de zaak. De heer Crone zal denk ik met name doelen op het naar huis laten brengen of laten ophalen per vliegtuig. Ik heb meerdere malen duidelijk gemaakt aan KLM dat het bedrijf echt met maatregelen moet komen om te stoppen met de facilitering van mogelijke belastingontwijking. Dat heeft minister Harbers ook gedaan. KLM heeft eerder aangekondigd, na de tweede rapportage van de staatsagent, dat er een werkgroep komt na 1 mei, met resultaten. Dat is niet gebeurd. Dit valt weer in de categorie: onwenselijk. We hebben KLM aangegeven dat men dit subito moet hervatten en dus met een oplossing moet komen, want dit is niet uitlegbaar. Ik

heb dus een heel duidelijke boodschap gegeven en ik vind dit een hele serieuze kwestie, die dus staat naast alle andere kwesties. Belastingontwijking of het faciliteren van belastingontwijking hoort er niet bij. Dit heeft niets te maken met belastingverdragen of moeilijkheden tussen Nederland en Spanje, maar dit is iets wat de werkgever zelf kan regelen. Wij treden niet in de keuze van mensen om zich ergens te vestigen, maar zij zullen dan wel de geassocieerde kosten van hun keuze moeten dragen. Dat lijkt me nogal helder.

De heer Crone vroeg ook: als er dan uiteindelijk is afgelost, is er dan geen staatsinvloed meer, en zou dat ook het einde betekenen van de staatsagent? En wat gaat het kabinet doen om toch greep op de zaak te houden, zodat er met en na de steun een bedrijf is dat er structureel beter voor staat? Het klopt: als de lening is afgelost en de garantie op de staatslening is komen te vervallen, vervalt ook de rol van de staatagent. Het is in eerste instantie aan KLM, maar ook aan ons — dat kunt u opmaken uit wat de heer Harbers en ik hier zeggen — om invulling te geven aan de rol van aandeelhouder en om ervoor te zorgen dat KLM wel zal blijven leveren. Het gaat om de concurrentiepositie, maar ook om een bedrijfsmodel dat rekening gaat houden met leefbaarheid en milieu. Minister Harbers zal daar ook nog op terugkomen vanuit zijn rol als minister van Infrastructuur en Water.

De heer Crone vroeg ook hoelang het kabinet verwacht dat het steunpakket overeind blijft, of dat alles wordt afgelost, inclusief de garanties worden opgezegd. Ik weet niet of we deze zin helemaal goed hebben overgenomen. Grammaticaal klopt het in ieder geval niet helemaal, maar goed. Hiermee corrigeer ik uiteraard niet de heer Crone, maar ik denk dat ik ergens een woordje mis. KLM heeft, zoals bekend is, een eerste aflossing gedaan op de leningfaciliteit van de banken. En KLM heeft ook publiekelijk aangegeven dat het bedrijf nu zo snel mogelijk van de staatssteun af wil. Dat heeft u ook kunnen lezen. Het steunpakket zelf heeft een looptijd van zes jaar, maar wij verwachten dat KLM er eerder uit is en dat dan dus ook de steun is terugbetaald. Dan wordt de garantie opgezegd. Er is nog een maximale periode van vier jaar.

De heer Crone vroeg ook: de NOW-steun moet toch worden terugbetaald, en die is toch niet te boeken als staatssteun? "Ik ken anders nog wel een paar honderd bedrijven die zeggen: als KLM niet hoeft terug te betalen, doen wij het ook niet", zei de heer Crone. "Dit is een gevoelig punt" zei de heer Crone verder. NOW moet alleen worden terugbetaald als niet aan de NOW-voorwaarden wordt voldaan. De eventuele terugbetaling van de NOW-steun is geen aflossing van verleende staatssteun. De NOW en het steunpakket 2020 voor de KLM zijn twee verschillende instrumenten. Zij kunnen niet met elkaar verrekend worden. Dat geldt ook voor eventuele andere te betalen of te ontvangen middelen.

De heer Vendrik en de heer Crone vroegen naar een oordeel over het bedrijfsmodel van KLM. Ik meen dat dat de vraag was; ik zeg het in staccato. Het betreft zoals u weet een aandelenemissie op holdingniveau. Wij kunnen daaraan geen voorwaarden stellen zoals wij hebben gedaan ten aanzien van het bedrijfsmodel van KLM. Maar u vraagt terecht: hoe gaat u een mogelijke aandelenpositie inzetten voor een verandering van het bedrijfsmodel van KLM? Daarbij gaat het om verduurzaming, het verdienmodel. Het is dus anders dan het voorwaardepakket, maar misschien

heb ik de vraag van de heer Vendrik niet helemaal goed begrepen.

Ik ben bijna aan het einde van dit kopje, meneer de voorzitter. Ik moet nog ingaan op de vragen over het steunpakket. De heer Otten vroeg hoe het werkt met de afspraken die zijn gemaakt bij het steunpakket. Kan de lening in het uiterste geval opgeëist worden? En zo nee, waarom niet? Toen in 2019 bleek dat KLM hard werd geraakt door de coronacrisis, zijn de gesprekken gestart over mogelijke steun. Bij het samenstellen is altijd uitgangspunt geweest dat de Nederlandse Staat alleen deed wat noodzakelijk was, en dat er ook een bail-in was van private partijen, zoals ook in ons eigen steunkader staat opgenomen.

Dit is dan ook de reden geweest dat KLM voor 2,4 miljard een lening heeft afgesloten bij private banken. De banken waren, zoals de heer Otten weet, alleen bereid om deze lening te verstrekken als de Nederlandse Staat hier een garantie van 90% op zou geven. Daarnaast hebben de banken erop ingezet dat eerst de lening van 1 miljard van de Nederlandse Staat zou worden ingetrokken voordat onder de lening van banken getrokken kan worden. Dit was onacceptabel voor de Nederlandse Staat. Daarom is de afspraak gemaakt dat er onder de lening van de banken en de Nederlandse Staat pro rata, oftewel naar verhouding, getrokken zou worden. De Nederlandse Staat wilde voorwaarden aan de trekkingen onder de directe lening verbinden, maar de banken accepteerden het niet dat er een risico zou worden gelopen dat er niet getrokken kon worden onder de lening van de Nederlandse Staat. We hebben uiteindelijk tussen de eerste en tweede trekking van de lening een onderscheid gemaakt.

Uiteindelijk is er overeenstemming over gevonden: er mocht wel een voorwaarde worden gesteld voor de tweede trekking. Dit zag toe op het herstructureringsplan. Het risico dat de Nederlandse Staat de directe lening zou kunnen opeisen als niet aan afspraken werd voldaan, konden de banken niet accepteren, omdat het voor hen weer een te groot risico zou betekenen. De bankengroep was dan ook niet bereid hierop een uitzondering te maken. Als een dergelijke voorwaarde door de Nederlandse Staat zou worden opgenomen, was het niet mogelijk geweest om een private financiering te regelen, was er geen deling tot stand gekomen en had de Nederlandse Staat het volledige bedrag ter beschikking moeten stellen. De voorwaarden zijn door mijn voorganger met uw Kamer uitgebreid gecommuniceerd, meen ik. Een eenzijdige opzegging van leningen en de bankenlening, zoals de heer Otten voorstelt, is niet mogelijk.

Dan nog een laatste. Nee, de laatste hoeft niet.

**De voorzitter:**

Daarmee is het blokje budgettair kader afgerond, minister.

**Minister Kaag:**

Het blokje staatssteun KLM en staatsagent.

**De voorzitter:**

Dan geef ik het woord aan de heer Van Apeldoorn.

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

Dank, voorzitter. Als het erom gaat dat de staatsagent heeft geconstateerd dat KLM zich niet aan verschillende voorwaarden heeft gehouden of houdt: de minister is ingegaan op het voorbeeld van de algemene loonsverhoging van 5%, ook voor de bestbetaalde werknemers van KLM. Het gaat ook nog om andere afspraken. Dan zegt de minister: dat valt in de categorie onwenselijk. Dat heeft ze duidelijk aangegeven. Dat zijn we met de minister eens. De vraag is alleen: wat betekent dat nu? De minister constateert dat het onwenselijk is. Die boodschap draagt ze duidelijk uit. Ik zie aan de minister dat ze het ook echt onwenselijk vindt. Maar welke instrumenten heeft de minister nu om ervoor te zorgen dat het onwenselijke gedrag stopt en KLM zich wel aan die voorwaarden houdt? Welke rol speelt het wel of niet aankopen van deze aandelen daarin?

**Minister Kaag:**

Zoals ik aan het begin van het debat zei: we hebben dit niet expliciet als overweging meegenomen voor het besluit om bij een aandelenemissie eventueel mee te doen. Wat we wel al hebben gedaan, is dat we met de raad van commissarissen hebben gesproken. Er komt een vervolgesprek. De raad van commissarissen heeft, meen ik, de toezegging gedaan — ik kijk even naar minister Harbers — om dit weer op te pakken. De staatsagent zal dus ook concluderen: als KLM, de raad van bestuur, volhardt in dit besluit over de loonsverhoging, ook voor de hoogste categorie gesalarieerden, dan is dat in strijd met de voorwaarden.

Dan is er nog een onderdeel van een escalatieladder. Maar dat gaat via de holding, dus Air France-KLM. Als u vraagt — dat was een vraag die ook in de Tweede Kamer voorkwam — of ik bijvoorbeeld de garanties of de leningen in kan trekken: nee. Want dat was onderdeel van de afspraken die we met de banken hebben gemaakt. De ultieme remedie, die leningen intrekken, is er dus niet. Maar zeer zwaar gaan leunen op de onderneming kan wel.

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

Gaan leunen op de onderneming betekent dan druk uitoefenen op het niveau van de holding? De minister zegt: die sanctie hebben we niet. Maar welk instrumentarium is er dan wel? Gaat het gewoon om druk uitoefenen via de board op holdingsniveau? Wat als men dan toch niet luistert? Want straks, althans als een meerderheid van deze Kamer daarmee instemt, zijn die aandelen aangekocht. Dan hebben we weliswaar nog 9,3%. Maar stel dat er dan geen verbetering optreedt als het gaat om het zich houden aan de voorwaarden die betrekking hadden op de eerdere staatssteun, wat kan de minister dan nog doen? Kan de minister dan tegen KLM zeggen: we hebben nu die aandelen aangekocht, maar dat was eens en nooit weer, want jullie houden je niet aan de afspraken? Het is gewoon een open vraag: over welke instrumenten beschikt de minister dan nog?

**Minister Kaag:**

Ik heb de stappen al eerder benoemd: de raad van commissarissen en de formele en informele gesprekken met de holding van Air France-KLM. Dat heeft in het verleden, zo merkte ik ook in de gesprekken met ambtenaren, veelal een snel resultaat opgeleverd. Dat gold bijvoorbeeld bij de voortgang van de duurzaamheidsvoorwaarden. We zijn er

nog niet. Maar KLM is het werk weer gestart omdat de holding via druk van Nederland druk op KLM heeft uitgeoefend. Dat wil je zo niet, omdat er — zoals u terecht zegt — sprake is van zo'n genereuze staatssteun met behulp van belastinggeld. Dus liever niet; ik heb liever dat geëerd wordt wat dichtbij is. Er is nog een andere interne procedure: de start van een arbitragezaak. Daarbij moet een arbiter bepalen wat het nadeel voor de staat is. Maar dat gaat de facto niets opleveren en dan zijn we wellicht jaren verder en dat willen we natuurlijk niet. We willen dat er nu gehandeld wordt en dat er nu geluisterd wordt.

**De voorzitter:**

Tot slot, meneer Van Apeldoorn.

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

Ja, tot slot. Dat delen de minister en ik dan. Ik hoop dat zij ook het vertrouwen heeft dat het beter gaat worden en dat ze hier kan toezeggen dat ze daar haar uiterste best voor gaat doen. Voor ons is het wel een aangelegen punt. Want als die verbetering niet plaatsvindt, dan vragen ik en mijn fractie ons af: waarom zouden we meegaan in deze aandelenemissie? Want dat doe je toch ook omdat je hoopt dat je dan als aandeelhouder invloed ten goede kan uitoefenen, en in ieder geval ervoor kan zorgen dat de KLM zich houdt aan de eerder afgesproken voorwaarden.

**Minister Kaag:**

Dat ben ik helemaal met u eens. Kan ik helemaal honderd procent garanderen dat het gaat gebeuren? Dat kan niemand in dit leven. Maar ik heb wel goede hoop en volgens mij terecht vertrouwen gevestigd in de keuze van de nieuwe CEO en in de manier waarop zij met de raad van bestuur deze aanpak snel zeker zal stellen. Dat is ook een duidelijke boodschap in een herhaalgesprek dat de heer Harbers en ik hebben gevoerd met Ben Smith, maar ook met de huidige raad van commissarissen. Ik denk dat die boodschap eenduidig is. Ik mag ook hopen dat een aantal met KLM verbonden mensen duidelijk hebben gezien dat de moeilijkheidsgraad van de gesprekken over KLM ook voortkomt uit het gebrek aan vertrouwen dat gevoeld wordt en uit een afkavend maatschappelijk draagvlak. Men wil namelijk weten dat men echt wel iets goeds en iets verstandigs doet, en dat men de gemaakte afspraken ook eert en nakomt.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Bij het debat twee jaar geleden in deze Kamer met de voormalige ministers van Financiën en IenW over het steunpakket ...

**Minister Kaag:**

U zei toch "voormalige"? Dat zeg ik via de voorzitter.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Voormalige, zeker; twee jaar geleden. Toen is van verschillende kanten gememoreerd dat er met het totaal aan publieke middelen dat op dat moment beschikbaar kwam via de NOW — fiscaal uitstel, het steunpakket et cetera — geen sector in Nederland is die op zo'n riante steun van de overheid kon rekenen als uitgerekend KLM. Dat is in de

eerste plaats begrijpelijk, omdat die sector extreem getroffen is door corona. Er valt dus ook nog wel iets voor te zeggen, maar de steun was exceptioneel. Dan zou je toch inderdaad echt van het concern verwachten dat dat aan die kant goed wordt begrepen en dat dat zich laat zien in het goed nakomen van de voorwaarden. Dan kan ik nog begrijpen dat je er in het eerste jaar achter komt dat het een verrekt ingewikkelde klus is, terwijl je ook nog half in coronatijd probeert de boel overeind te houden. Maar we lopen nu langzamerhand naar de helft van de maximale steunperiode en op bijna geen van de voorwaarden wordt geleverd. De heer Kremers gaat dat nog formeel aan de ministers en ons rapporteren. In de categorie "waar ben je nu bang voor?" word ik nu even bang.

**De voorzitter:**

Kunt u iets compacter formuleren, meneer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks):

Ik vraag de minister te reageren op het volgende.

**De voorzitter:**

Meneer Vendrik, mag ik een verzoek tot u richten? Kunt u de vraag iets compacter formuleren?

De heer **Vendrik** (GroenLinks):

Ik doe mijn best, voorzitter. Nu word ik bang, namelijk dat de houding op vrijdagmiddag na 17.00 uur uiteindelijk is: we komen ermee weg en we zorgen dat we die zes jaar niet halen; dan hebben we de boel afgelost en die voorwaarden kieperen we in de gracht, en that's it. Ik hoop dat dat niet waar is. De vraag wat er in dat Framework Agreement staat over escalatie en handhaving, is daarom nu meer dan twee jaar geleden relevant. Dat weten wij niet. Maar nu is toch het moment gekomen om naast het boven op het concern zitten op groepsniveau of rechtstreeks, het aanspreken van de raad van commissarissen en het voeren van het goede gesprek met indringende woorden en wenkbrauwen die omhooggaan, echt expliciet van het kabinet te horen of bij dit nieuwe kabinet de politieke wil bestaat om er hard in te gaan als er dit jaar niet geleverd gaat worden.

**De voorzitter:**

Dan is nu het woord aan de minister.

**Minister Kaag:**

Ik kijk even naar mijn collega Harbers, maar dat hebben we al gedaan en ik denk dat wij allebei het gevoel hebben dat wij dit soort gesprekken met KLM niet al te vaak of niet meer willen voeren. Dit kabinet zal er zeer stevig ingaan. Die start hebben wij al gemaakt en dat zullen wij ook doorzetten.

**Mevrouw Prast** (PvdD):

Wij hebben als commissie van Financiën aan de agent gevraagd welke instrumenten de regering heeft om Schiphol te disciplineren. Hij zei: als je in Nederland een overeenkomst hebt en een van de twee partijen zich er niet aan

houdt, kan je naar de rechter gaan. Is dat een van die stappen die de minister overweegt?

**Minister Kaag:**

Ik heb het net genoemd. Wij maken normaal gesproken — ook in het verleden deden we dat — gebruik van de staats-agent: gesprekken, voortgang en dan verandering. Normaal gesproken is het formeel. Informeel heeft het via Air France-KLM veel resultaat opgeleverd. Er is ook, naar ik noemde, nog het informele proces dat we een arbiter kunnen benoemen. Dat is, zoals ik net al noemde, mogelijkterwijls de gang naar de rechter. Ik weet niet of we dan de resultaten op termijn kunnen krijgen die we ook echt willen. Wat mij en minister Harbers betreft, willen we dit gewoon veel sneller. Dit moet je niet via de rechter willen regelen. Het is theoretisch een optie. Gister werd ik in de Tweede Kamer gevraagd naar wat de echte instrumenten zijn. Daarop heb ik geantwoord: wij kunnen de staatssteun of de leningen niet intrekken. Want dat is natuurlijk waar je de echte pijn voelt. Een mogelijke arbitragezaak, die een aantal jaren kan duren, is denk ik schadelijk op alle fronten. Maar als ik uw boodschap goed begrijp, is die: gebruik alle instrumenten. Onze inzet is: nu druk zetten, met de nieuwe CEO alle plannen op tafel en een snelle afhandeling en uitvoering.

**De voorzitter:**

De heer Van Rooijen, nog een korte vraag. "Korte interruptie" is eigenlijk een pleonasme.

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

Ik mag toch aannemen dat de minister alles zal doen om te voorkomen dat we in de Tweede Kamer en ook in de Eerste Kamer moeten gaan nadenken over een eventuele gang naar de rechter? Dat zou toch een politieke dieptepunt zijn in onze samenleving? Laat ik het heel kort houden, voorzitter.

**Minister Kaag:**

Daar ben ik het mee eens. Plus: wij staan allen voor de rechtsstaat en het belang van een gang naar de rechter. Maar dat betekent dat er op alle terreinen al dusdanig gefaald is of voorwaarden niet zijn nagekomen, dat we al in een ander crisismoment zitten. Onze inzet is dat ver te voorkomen. Ik heb ook met minister Harbers veel hoop gevestigd op de nieuwe CEO, die een duidelijke changemanagementopdracht heeft meegekregen van de raad van commissarissen en Air France-KLM.

**De voorzitter:**

U kunt uw betoog vervolgen, minister.

**Minister Kaag:**

Dank. Ik heb een laatste kopje, overig. Dan heb ik nog twee vragen. Eén gaat over het tipverbod, maar ik kan die ook in tweede termijn doen.

Het laatste kopje, categorie overig. Dat is niet omdat de vragen in de categorie overig zijn, maar ze waren niet meer te classificeren. De heer Ester: liggen er scenario's voor rond de vormgeving van financiële en maatschappelijke

keuzes, en wat is de voorkeur van de minister en welke regie en invloed heeft zij? De strategie van Air France-KLM is in 2019 vastgesteld. Deze moet worden herzien, ook op grond van de coronacrisis. De strategie van KLM was hier ook op gebaseerd. Die zal dus ook moeten worden herzien. Wij zijn uiteraard van plan hierover in de board van Air France-KLM mee te praten. Uitgangspunt is daarbij de Luchtvaartnota die door het vorige kabinet is vastgesteld. Collega Harbers zal meer vertellen over zijn plannen.

Fractie-Nanninga: hoe voorkomen we dat we steeds en meer belastinggeld moeten investeren? Volgens mij heb ik die vraag al beantwoord in een andere ronde.

Mevrouw Prast: moet Air France-KLM zich voorbereiden op een volgende zoonose of komt dat neer op de belastingbetaler? Als aandeelhouder stimuleren wij de onderneming om voldoende financiële buffers te hebben en toekomstbestendig te zijn. Dat betekent natuurlijk ook voor volgende mogelijke crises of gevolgen van een nog vast te stellen toekomstige pandemie. Ten aanzien van de coronacrisis is het goed om vast te stellen dat de gevolgen van de coronacrisis voor de luchtvaart enorm waren. De onderneming had zich hier niet op voor kunnen bereiden, maar ik erken — daar gaat de vraag van mevrouw Prast over — dat met de kennis van de huidige pandemie bedrijven, niet alleen de luchtvaart, zich moeten voorbereiden op risico's van toekomstige pandemieën waarvan de oorsprong of het type virus wellicht nog niet bekend is.

De heer Ester: hoe beoordeelt de minister van Financiën in deze context het vermogen van Air France-KLM, dat eind maart 2022 maar liefst 4,2 miljard negatief bedroeg? Het negatief eigen vermogen van Air France-KLM weerspiegelt de impact van corona op de luchtvaartsector. De financiële resultaten van Air France-KLM worden navenant beter, maar er is nog steeds een enorme opgave om de financiële positie en dus het negatief eigen vermogen te verbeteren.

De heer Van Rooijen: kan de minister reflecteren op de afweging die haar voorganger heeft gemaakt om niet deel te nemen aan de aandelenemissie in 2021? U herinnert zich wellicht nog de brief van 6 april 2021 van minister Hoekstra en de voorganger van minister Harbers en het besluit van de Nederlandse Staat om hieraan niet deel te nemen. De Nederlandse Staat wilde zich toen in eerste instantie richten op het kapitaalprobleem bij KLM. Daarover zijn we veel in gesprek geweest. Het uitgangspunt was om niet meer te doen dan noodzakelijk. De vooruitzichten waren op dat moment erg onzeker en KLM had aangegeven dat er op korte termijn geen acute noodzaak was voor het versterken van het eigen vermogen. Mijn voorganger heeft aangegeven het zeer belangrijk te vinden dat de inschatting van de kapitaalbehoefte van KLM zo accuraat als redelijkerwijs mogelijk was. Hij wilde dus meer tijd gebruiken om inzicht te krijgen in het verwachte herstel van de sector.

Ik heb nog twee vragen onder dit eindkopje. Dan heb ik nog twee vragen die over waren.

De heer Van Strien: waarom was de fusie destijds een goed idee? Wat heeft het opgeleverd tot nu toe en wat zou het losweken van KLM in dit kader betekenen? Wij denken, volgens mij net als een aantal kabinetten voor ons, dat het publieke belang het best geborgd kan blijven door KLM onderdeel te laten blijven van de holding Air France-KLM.

Wij zijn van mening dat er veel goeds uit is voortgekomen en dat op die manier wordt bijgedragen aan de connectiviteit van Schiphol. Dat is een Nederlands publiek belang. De samenvoeging in 2004, met veel consolidatieslagen, was voor het relatief kleinere en destijds niet winstgevende KLM essentieel. Voor KLM heeft het op termijn goed uitgekapt in termen van omzet, passagiers en netwerkverbindingen.

De heer Van Apeldoorn vroeg: waarom kan KLM niet zelfstandig doorgaan? Onder welke voorwaarden zou het wel kunnen? Mijn voorganger heeft naar verschillende scenario's gekeken en deze scenario's en rapporten met uw Kamer gedeeld. Er is ook gekeken wat het beste is voor de toekomst van KLM. Zoals ik net zei: de wegging is nog steeds dat het voor KLM het beste is binnen de holding Air France-KLM. Ik denk dat de heer Harbers veel beter geplaattst is dan ik om daar een waardeoordeel over te geven.

Ik weet niet of iemand nog gevraagd heeft naar Air France en slots die ingeleverd moesten zijn in Orly. Ik geloof het niet. Dat is denk ik een vraag uit de Tweede Kamer. Dan zeg ik, meneer de voorzitter: wij leven in de wereld van Air France-KLM. Ik heb nog één vraag, van mevrouw Prast, over het tipverbod en handelen met voorkennis. Ik had een antwoord daarop toegezegd. Totdat informatie openbaar is gemaakt die als koersgevoelig wordt aangemerkt, is het aan de persoon die beschikt over deze informatie niet toegestaan om te handelen in financiële instrumenten van de uitgevende instelling, dus verbod op handel met voorwetenschap, om deze informatie te delen met derden en om derden ertoe aan te zetten om te handelen, oftewel het tipverbod. Uitzondering op het verbod om koersgevoelige informatie te delen met een derde is de situatie waarin mededelen nodig is voor de normale uitoefening van werk, beroep of functie. Dit maakt het mogelijk dat de Nederlandse board member informatie met de Nederlandse Staat kan delen, maar ook dat ik uw Kamer vertrouwelijk kan informeren over koersgevoelige informatie. U wordt ook gewezen op het karakter van de informatie en tekent als insider met daarbij behorende verplichtingen. Alle regels hierboven maken dat er geen sprake is van handelen met voorkennis dan wel overtreding van het stip... tipverbod; met stip gestegen. De Staat heeft niet gehandeld met voorkennis, niet door iemand aangezet om te handelen, noch heeft iemand aangezet om te handelen. Ik denk dat dit vertrouwen ook echt uitgedragen moet worden door ons allen.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister. De heer Van Apeldoorn.

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

Ik had de minister expliciet gevraagd hoe zij uitvoering denkt te geven aan de motie van mijn collega Alkaya die vandaag is aangenomen.

**De voorzitter:**

Pardon.

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

Daarin wordt de minister gevraagd haar invloed als aandeelhouder aan te wenden om ervoor te zorgen dat de

arbeidsvoorwaarden verbeteren en de werkdruk omlaaggaat bij KLM.

**De voorzitter:**

Ik hoorde een geluidje, maar het kwam niet van mij.

**Minister Kaag:**

Ik was het, meneer de voorzitter. Guilty as charged.

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

Ik vroeg mij af of de minister daarop kan ingaan. Een ander deel van het dictum had betrekking op de nieuwe nota staatsdeelnemingen. Daarin wordt geformuleerd dat de Staat meer zal doen om zijn invloed aan te wenden. Het punt van de arbeidsvoorwaarden en de werkdruk wordt misschien door minister Harbers beantwoord. Ik heb er nog geen reactie op gehoord.

**Minister Kaag:**

Nee, dat klopt. De motie is vandaag aangenomen. Op dat moment zat ik al in de Eerste Kamer. Met permissie, ik heb nog niet direct kunnen handelen. We zijn snel, maar niet zó snel. Ik heb de motie eerder oordeel Kamer gegeven vanuit de gedachte dat wij als Staat onze invloed actiever moeten aanwenden als aandeelhouder. Maar wij moeten daar nog uitvoering aan geven. We moeten er gesprekken over voeren. We moeten dat kaders gaan geven. Ik wil het actief meenemen in de conceptnota staatsdeelnemingen. Ik hoop daarover ook met u in debat te gaan om het nog veelvuldig te verbeteren.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Maar niet dan nadat de heer Frentrop en de heer Van Rooijen nog een korte vraag hebben gesteld.

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

Collega Van Apeldoorn komt van rechts en neemt al voorrang. Prima.

**De voorzitter:**

De heer Van Apeldoorn komt van rechts ... Daar moet ik even over nadenken.

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

De minister had mij toegezegd dat zij zou terugkomen op de staatsgaranties. Het mag van mij ook in tweede termijn.

**Minister Kaag:**

Heel graag.

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

Prima. Ik heb nog wel een vraag over de herkapitalisatie die twee jaar geleden uiteindelijk niet doorging. De minister zei dat daarover gewikt en gewogen was. Is daarbij het

moeten opgeven van slots op verzoek van de Commissie, die dan voorwaarden kan stellen, meegewogen? We weten allemaal dat juist op dat moment Lufthansa heel veel slots heeft ingeleverd en overigens ook heel veel aflossingen heeft gedaan, waardoor het bedrijf vrij werd. In een eerder stadium heeft het bedrijf een enorme duw gekregen omdat het in nood was en dat heeft geaccepteerd. Ik heb altijd het gevoel gehad dat het hele systeem van Air France-KLM, maar ook van KLM, alles heeft gedaan om dat zo lang mogelijk uit te stellen teneinde die moeilijke, definitieve stap niet te hoeven zetten.

**Minister Kaag:**

Ik heb deze vraag niet scherp. De heer Harbers komt erop terug of ik neem het mee in de tweede termijn.

**De voorzitter:**

De heer Frentrop.

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

Ik had in mijn eerste termijn twee vragen aan de minister gesteld ...

**De voorzitter:**

De kijkers thuis kunnen niet volgen wat u zegt als u de knop niet goed indrukt.

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

Het antwoord op mijn twee vragen uit de eerste termijn is mij ontgaan. De eerste vraag betrof de mogelijk veranderde positie van de speciale board member van Nederland. Wat zou er kunnen gebeuren? Die zou opeens niet meer afhankelijk kunnen worden verklaard door de board. Op welke wettelijke gronden zou de board van Air France-KLM zo'n besluit kunnen nemen?

**Minister Kaag:**

Ik weet niet of ik het volledige antwoord hier heb, maar ik doe een poging. Er is geen wettelijke basis voor de classificatie "afhankelijk" of "onafhankelijk". Die is niet wettelijk bepaald. De classificatie is op basis van de Franse corporate governance code. Het is aan de board van Air France-KLM op voorstel van de benoeming in het governance committee om te besluiten of een boardlid als onafhankelijk dan wel afhankelijk wordt aangemerkt. Dat doet het comité aan de hand van de Franse corporategovernancecode. Deze code is geen wet, maar hanteert wel een "pas toe of leg uit"-principe. Het comité kijkt op regelmatige basis of de classificatie van de board members nog steeds juist is. Er zijn een paar situaties waarin een board member als "afhankelijk" wordt aangemerkt, bijvoorbeeld als een aandeelhouder meer dan 10% heeft en een vertegenwoordiger in de board, maar het geldt ook voor een staatsvertegenwoordiger of werknemer. CMA CGM krijgt naar verwachting minder dan 10% — we hebben eerder al 9% gezegd — maar de afspraak is al gemaakt dat de board member afhankelijk zal zijn. Op grond van de Franse corporategovernancecode moet in beginsel 50% van de board members onafhankelijk zijn.

De heer **Frentrop** (Fractie-Frentrop):  
Dus 10% is de grens. Als je daarboven zit, dan ben je afhankelijk.

Minister **Kaag**:  
Ik heb gezegd dat er een paar situaties zijn waarin een board member als "afhankelijk" wordt aangemerkt, bijvoorbeeld als een aandeelhouder meer dan 10% heeft.

De **voorzitter**:  
Tot slot, meneer Frentrop.

De heer **Frentrop** (Fractie-Frentrop):  
Dat geldt niet voor ons.

Minister **Kaag**:  
Wij zitten op 9,3%, maar er is ook een andere procedure. Als je er langer dan twee jaar zit, dan komen we boven de 10% uit.

De heer **Frentrop** (Fractie-Frentrop):  
Mijn tweede vraag betrof de beraadslagingen in de Tweede Kamer. Daar had de heer Eppink van JA21 gezegd dat het, als wij nu niet mee zouden doen aan de emissie, consequenties zou hebben voor de afspraken die er zijn over de hubfunctie en dergelijke van Schiphol. Is dat correct of was dat een vergissing van de heer Eppink? Zijn er relaties tussen ons aandeelhouderschap in Air France-KLM, in de holding, en de afspraken die er zijn over de hubfunctie van Schiphol?

Minister **Kaag**:  
De staatsgaranties regelen onder andere dat Schiphol een van de twee hubs blijft in Air France-KLM. De afspraak kon vroeger door Air France-KLM eenzijdig worden opgezegd met een opzegtermijn van negen maanden. U weet dat die is verlengd tot vijf jaar. Die opzegtermijn is naar vijf jaar gegaan toen we steun gaven. Die is er dus direct aan gereleerd. Maar we hebben ook in die periode meer macht of invloed verworven. Je kunt dus niet zeggen dat het onderdeel is van de afspraken, maar omdat we sindsdien ook in de board zaten, is onze mening dat het ook te maken heeft met onze positie als aandeelhouder. Niemand heeft dus gelijk of ongelijk.

De **voorzitter**:  
Tot slot, meneer Frentrop.

De heer **Frentrop** (Fractie-Frentrop):  
Het is dus niet zo dat de gemaakte afspraken automatisch, als onze aandeelhouderspositie in de holding zou dalen, opeens weer ter discussie staan?

Minister **Kaag**:  
Het valt in principe onder de staatsgarantieregels, maar ik durf niet uit te sluiten dat er toch een plotse verandering kan optreden als onze positie verandert. Dat weet ik niet.

Maar in principe moet het niet mogelijk zijn, want het valt onder de staatsgaranties.

De **voorzitter**:  
Dan heeft de heer Otten nog een enkele vraag.

De heer **Otten** (Fractie-Otten):  
In deze investor presentation van 24 mei staat dat Air France-KLM de Net Debt/EBITDA terug gaat brengen tot tweeënhalf keer in 2023. De schuld wordt dus enorm afgebouwd. Dat is op zich natuurlijk een gezonde ontwikkeling. Nu reduceert de Franse staat via deze emissie zijn leningen bij Air France-KLM met 1,6 miljard, of met 1 miljard: er gaat 600 miljoen in en er komt 1,6 miljard uit. Er gaat dus per saldo 1 miljard naar de Franse staat. Wij gaan er 220 miljoen extra bovenop gooien. Een vraag die nog niet beantwoord is en die ik toch wel heel erg belangrijk vind, is de volgende. De minister dreunde net de leenvoorwaarden op, maar KLM gebruikt daar steeds minder van. 90% van 2,4 miljard wordt door de Staat aan de banken gegarandeerd en er is 1 miljard achtergestelde lening. Daar wordt op dit moment nog maar 600 miljoen van gebruikt. Ons voorstel zou dus zijn om, als je deze emissie wilt doen, die toch een beetje een sprong in het duister is gezien de boardposities die niet helemaal keihard zijn, dan toch te proberen om in ieder geval die exposure van die kredietfaciliteit enigszins af te bouwen. Die worden namelijk toch niet benut. Dat kan echt wel.

De **voorzitter**:  
Dank u wel. Uw vraag is helder. Het woord is aan de minister.

Minister **Kaag**:  
Wij weten van KLM dat ze zo snel mogelijk van de lening en dus de garantiefaciliteit af willen, maar ik wil even met de ambtenaren checken wat het traject in dezen is en wat er nog technisch aan obstakels is.

Mevrouw **Praet** (PvdD):  
Ik werd getriggerd door het antwoord van de minister op de vraag over het tipverbod. Ze begon over vertrouwen en toen dacht ik: misschien denkt zij wel dat ik bedoelde dat er mensen onder ons zijn of op het ministerie die informatie doorgeven. Daar gaat mijn vraag niet over. Mijn vraag gaat over de informatie die door de afhankelijke commissaris, de insider, aan de minister is verstrekt. Waarom mag dat, gegeven het tipverbod dat wij hebben? Dat is mijn vraag.

Minister **Kaag**:  
Volgens mij heb ik het goed uitgelegd. Wij zijn allemaal insiders. We hebben allemaal moeten tekenen. Er is niemand die handelt. Namens de Staat maken we de keuze om ja of nee mee te doen aan een aandelenemissie.

Mevrouw **Praet** (PvdD):  
Dat tipverbod is het verbod dat geldt voor de gever van informatie, los van wat de gebruiker daarmee doet. De afhankelijke commissaris geeft toch inside-informatie? Dat

is toch het hele idee. Als we die afhankelijke commissaris niet hadden, wisten we niet wat we weten.

**Minister Kaag:**

Het komt op mij een beetje bevreemdend over. Deze afhankelijke commissaris zit daar namens de Nederlandse Staat om het Nederlandse belang te vertegenwoordigen. Deze persoon zet niet aan tot handelen, want daar gaat het tipverbod over. Hij deelt informatie zodat de Staat onafhankelijk kan overwegen wat te doen met de informatie die hem toekomt. Dat is wat er gebeurt. De commissaris zegt niet: o, dat is een goeie; zet daarop in. Hij is geen beurshandelaar. Hij zit daar om de Nederlandse Staat te vertegenwoordigen en de belangen te verdedigen.

**De voorzitter:**

Tot slot, mevrouw Prast.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Ja. Dan een laatste vraag. Het tipverbod houdt ook in dat een insider niet één aandeelhouder of een groep aandeelhouders mag polsen of informatie mag geven die niet met andere aandeelhouders wordt gedeeld. Ik begrijp nog niet waarom dit mag, maar ik moet het maar aannemen.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ik neem aan, minister van Infrastructuur en Waterstaat, dat uw termijn korter is dan die van de minister van Financiën.



**Minister Harbers:**

Nee.

**De voorzitter:**

Als dat niet zo is, ga ik namelijk eerst een pauze inlassen. Ik meen dat serieus.

**Minister Harbers:**

Nu we toch de nacht ingaan, voorzitter. Nee, hij zal korter zijn.

**De voorzitter:**

Ik kreeg namelijk uit de zaal het verzoek om een koffiepauze in te lassen, maar dan ga ik dat doen nadat u klaar bent met uw termijn.

**Minister Harbers:**

Ik beantwoord de vragen die gesteld zijn over de visie op de luchtvaart. Daarbij komt zowel de netwerkqualiteit als ook de verduurzaming aan de orde. En tot slot beantwoord ik nog enkele vragen die over de actuele situatie op Schiphol zijn gesteld.

De heer Vendrik, de heer Ester en de heer Crone stelden de vraag naar de scenario's voor de toekomst van KLM en van

de luchtvaart, op financieel en maatschappelijk gebied, maar ook ingekaderd binnen de visie op de luchtvaart. Daar zijn in de afgelopen jaren al een aantal beleidsvoornemens over vastgelegd. In de eerste plaats is in 2020 de Luchtvaartnota gepubliceerd. Deze Luchtvaartnota schetst het beleid op het gebied van de luchtvaart tot 2050 en die is duidelijk. Het vorige kabinet heeft daar de lijn in gezet dat het niet om "groei" of "krimp" gaat, maar om het borgen van de kwaliteit van de publieke belangen. Dat staat voorop.

Ook het coalitieakkoord wat dit kabinet in januari meekreeg, stelt duidelijk ambities op die kaders ten aanzien van duurzaamheid en leefbaarheid, maar ook ten aanzien van netwerkqualiteit. We hebben de Luchtvaartnota. Daarop volgt nog een uitwerking in het kader van de uitvoeringsagenda. Dat zal een aangescherpt verhaal zijn, gegeven de bepalingen in het nieuwe coalitieakkoord waarin het kabinet — ik ben dat aan het uitvoeren — zich heeft voorgenomen om nog in 2022 duidelijkheid te geven over wat we "zekerheid en perspectief voor de luchtvaart" noemen. Zekerheid en perspectief voor zowel de kwaliteit van de leefomgeving als voor de belangen van de omwonenden, de omgeving en de hinder die zij ondervinden. En daarnaast is er ook het belang van het hebben van goede verbindingen, een goede netwerkqualiteit, met het buitenland. Daar geeft het kabinet nog dit jaar vorm aan. Dat zal niet pas op oudejaarsdag zijn. In de loop van de komende maanden gaat het kabinet daarover besluiten.

Voor de invulling van die netwerkqualiteit werken we ook aan het kader voor netwerkqualiteit. Dat redeneert ook weer vanuit de kwaliteit van de verbindingen voor ons land en niet vanuit de kwantiteit. Meer is dus niet langer altijd beter. Ook de kaders voor duurzaamheid en leefbaarheid zijn deels al vastgelegd en worden nog verder vastgelegd. Dan is het uiteindelijk weer aan de luchtvaartsector om binnen deze kaders te opereren met een bedrijfsmodel dat rendabel kan zijn. Dit zijn overigens veel dingen die in de eerste plaats voor de luchthavens gelden, maar daarachter natuurlijk ook voor de luchtvaartmaatschappijen.

De heer Crone vroeg waar dat kader voor netwerkqualiteit blijft en of Schiphol en KLM meewerken. We willen dat grondig en goed oppakken. Het kader wordt nu voorbereid. Dat gaat dit jaar nog naar de Kamer. We zitten nu in de eerste fase van uitwerking, om daar eens een keer een goede, gedegen onderbouwing aan te geven. Dat doen we intern binnen de overheid. We zijn nu ongeveer in de fase waarin we ook de consultatie starten van de bijbehorende stakeholders, waaronder uiteraard ook Schiphol en KLM. Uiteindelijk nemen wij als overheid de besluiten.

Minister Kaag zei daarnet al iets over het bedrijfsmodel, maar specifiek op de vraag wat dat in de toekomst voor KLM betekent in de context van de Luchtvaartnota. Daar vroeg de heer Crone naar: een nieuw bedrijfsmodel dat economisch rendabel is en voldoet aan de milieueisen. Eerst even de vaststelling dat het herzien van het bedrijfsmodel van KLM geen onderdeel is van het in 2020 overeengekomen steunpakket. De voorwaarden zoals opgenomen in het steunpakket hebben wel tot doel om de concurrentiepositie van KLM structureel te verbeteren, waaronder de voorwaarden van netwerkqualiteit, leefbaarheid en duurzaamheid. Onze sturing vanuit de overheid op dat bedrijfsmodel is als het ware indirect door de kaders die we stellen



via de Luchtvaartnota en de concrete maatregelen die nog volgen aan de hand van het coalitieakkoord.

Het bedrijfsmodel zelf is dus primair aan KLM. Maar dan komt-ie: dan mag dus wel onder de huidige en de toekomstige omstandigheden verwacht worden dat KLM steeds haar bedrijfsmodel toetst aan de actuele omstandigheden en verwachtingen ten aanzien van bijvoorbeeld milieu en klimaat, en daar waar nodig haar strategie aanpast. In het vorige rapport heeft de staatsagent daar een opmerking over gemaakt, namelijk: ik wil de komende tijd indringender kijken hoe KLM haar bedrijfsmodel, haar verdienmodel, richting de toekomst vormgeeft. Hij gaf daarbij onder andere als overweging dat KLM in 2020 financieel in de problemen kwam, overigens net als alle luchtvaartmaatschappijen in de wereld, vanwege de gevolgen van de pandemie, maar dat je tegelijkertijd daaruit kunt leren hoe je wellicht je toekomstig verdienmodel iets meer flexibiliteit kunt meegeven. Ik zal niet meteen zeggen dat je dan helemaal tegen zo'n pandemie bestand bent, maar je kunt wel in je bedrijfsmodel beter nadenken over de flexibiliteit die daarbij hoort. Hetzelfde geldt voor de flexibiliteit in het herstel na de coronapandemie, de vraag of je meer flexibiliteit kunt hebben in de verwachtingen van het zakelijke segment versus andere categorieën reizigers, en natuurlijk de flexibiliteit om voortdurend mee te bewegen en liefst voorop te lopen in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart.

Ik had het over netwerkqualiteit, maar ook over dat andere aspect van verduurzaming, de kwaliteit van de leefomgeving en het terugbrengen van de hinder van de luchtvaart. Diverse leden van uw Kamer, de heer Vendrik, mevrouw Prast, de heer Crone, vroegen: hoe passen de voornemens van Air France-KLM en KLM zelf in de bredere behoefte om te verduurzamen en hoe zien we dat in relatie tot de klimaatproblematiek? Zoals gezegd, willen we niet alleen een goede verbinding, een goede netwerkqualiteit op Schiphol behouden, waar KLM natuurlijk een belangrijke speler in is als grootste gebruiker van Schiphol. Via de aandelenemissie dragen we hieraan bij via het behoud van een goede informatiepositie, maar dat is genoegzaam uitgelegd. Wij vinden het tegelijkertijd ook belangrijk dat er aandacht is voor het verminderen van de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur. Als kabinet zetten we dus ook in op verduurzaming van de gehele luchtvaartsector. Dat zal uiteindelijk reeds nu en in de toekomst steeds meer betekenen voor de grootste luchtvaartmaatschappij die in Nederland actief is.

Mevrouw Prast refereerde al aan de route daarnaartoe. Waarom wil je dat dan door aandeelhouderschap als er ook andere instrumenten voor zijn? Daar heeft zij natuurlijk gelijk in. Er zijn tal van andere instrumenten. Ik ga daar zo verder op in. Uiteindelijk is het echter ook van belang dat wij niet alleen de instrumenten willen. Het liefst willen we natuurlijk ook dat de grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland haar verantwoordelijkheid pakt om daar in een koplopersrol proactief zo veel mogelijk en zo snel mogelijk invulling aan te geven.

Dan het hele beleid rond de verduurzaming. In het Klimaatakkoord uit 2019 staan slechts een paar regels over de luchtvaart. Het uitgangspunt van het Klimaatakkoord en van alle partijen waarmee we als kabinet in 2019 dat akkoord hebben afgesproken, is dat verduurzaming van de luchtvaart en het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot een

internationale aanpak vergt. Deze aanpak is internationaal, omdat de luchtvaart mondiaal is. Je doet dat dus bij voorkeur via mondiale afspraken, bijvoorbeeld in het verband van ICAO, de internationale luchtvaartorganisatie.

Tegelijkertijd was ook toen in Nederland al de ambitie om te kijken of wij een stap verder kunnen gaan. Internationaal noemde ik ICAO, maar natuurlijk doet de Europese Unie in het "Fit-for-55"-programma een aantal voorstellen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te beperken. Deze maanden zijn in de Europese Unie ook voorstellen in bespreking rond bijmenging van hernieuwbare brandstoffen, maar bijvoorbeeld ook over de afbouw van gratis emissierechten in het ETS-systeem, waardoor ook de luchtvaart binnen afzienbare termijn onder het ETS moet vallen. Dat is een heel goede prikkel om ervoor te zorgen dat de sector maximaal wordt uitgedaagd om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te brengen.

Toen het Klimaatakkoord werd afgesproken, was er ook nationaal al het initiatief voor de Duurzame Luchtvaarttafel. Dat heeft ook geleid tot een akkoord. Pak je nu dat akkoord uit 2019 erbij, dan zie je dat dit akkoord bol staat van de ambities en dat ongeveer alle partijen die betrokken zijn bij de luchtvaart in Nederland daaraan meededen. Uiteindelijk is het echter een routekaart van hoe Nederland daar een koplopersrol in kan pakken. Het eerste concrete doel is bijvoorbeeld om in 2030 14% hernieuwbare brandstoffen bij te mengen. Ondertussen is het ook een hele routekaart van hoe de luchtvaartsector als geheel in Nederland zich wil inspannen om daar te komen, wetend dat dit natuurlijk een van de grootste en misschien meest ingewikkelde transitie is in dat hele klimaatvraagstuk. Een groot vliegtuig op waterstofmotoren bestaat nog niet. Er wordt wel volop gewerkt aan de ontwikkeling daarvan. Dit is dus ook geen ontwikkeling die je van de ene op de andere dag ingevoerd krijgt. Sterker nog, we hebben aangegeven dat we als Nederland een koploperspositie willen hebben, maar we hebben internationaal heel weinig sturingsmogelijkheden. Als je een slot wil weghalen om de reden dat het niet duurzaam is, dan is er wel een andere airline. We hebben geen enkel sturingsinstrument om te zeggen dat iemand anders dat slot niet mag hebben.

Desalniettemin hebben we vanuit dat nationale akkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel een aantal aanvullende nationale instrumenten. Die instrumenten hebben we ook weer opgenomen in het coalitieakkoord. We hebben niet alleen een hoger bijmengingsdoel dan de Europese Unie zich voorneemt, maar we hebben ook het voornemen om een CO<sub>2</sub>-plafond voor luchthavens in te stellen. Ook heeft dit kabinet het initiatief genomen voor extra geluidsisolerende maatregelen bij woningen rond Schiphol en voor verdere hinderbeperkende maatregelen. Dit kabinet heeft ook het voornemen aangekondigd om de vliegbelasting te verhogen. Het zet zich in Europa ook in voor een kerosinebelasting. Dat zijn allemaal zaken die we om te beginnen nationaal hebben bedacht. Het steunvoorwaardenpakket voor de staatssteun voor KLM in 2020 is misschien ook wel goed om te memoreren. Dat pakket is eigenlijk ook een soort van defensief dat door de overheid is opgebracht. In 2020 was de vrees dat als je nationale luchtvaartmaatschappij in zo'n financiële problemen zit, de inzet om onderdeel te blijven van de nationale verduurzamingsagenda eraan gaat voor je het weet. Dat was dus ook reden om daarin op te nemen dat KLM zich ook weer verbindt aan die duurzaamheidsvoorwaarden, waaronder de bijmenging van 14% hernieuwbare brandstof in 2020.

De staatsagent heeft erop gewezen dat de KLM zich wel verbonden heeft aan de doelen voor 2030, maar dat er, als men wil zien of KLM echt op de goede weg is, ook een soort ingroeiplan moet zijn, op basis waarvan duidelijk wordt wat KLM op een aantal momenten tussen nu en 2030 bereikt denkt te hebben. Dat gaf hij pregnant aan in de rapportage begin dit jaar. Dat is voor mevrouw Kaag en mij dan ook reden geweest om daar met de raad van commissarissen en met het bestuur van KLM over te spreken. Wij hebben gezegd: geef ons dat plan. Dat ging niet meteen van een leien dakje, maar tegelijkertijd hebben we dat begin van dit jaar ook met de board van Air France-KLM, dus op holding-niveau, in Parijs besproken. Dat vind ik een heel concreet voorbeeld waarin ook je aandeelhouderschap naar voren komt.

In het recente overleg — mevrouw Kaag refereerde daaraan — kort voor de aankondiging van de emissie, hadden wij overleg namens de Staat der Nederlanden met de board in Parijs. Daar bracht men zelf ook in dat men het belang en de noodzaak ziet van een goed monitoringsplan. Toen was er ook de toezegging vanuit de holding dat men ervoor zou zorgen dat er binnen afzienbare tijd zo'n monitoringsplan vanuit KLM komt. Ook dat vind ik een heel concreet voorbeeld van de werking van het aandeelhouderschap, ook als tweede aandeelhouder.

Hetzelfde geldt voor de vlootvernieuwing die mevrouw Kaag al noemde. KLM heeft begin dit jaar een grootschalige vlootvernieuwing aangekondigd, waarbij de Boeing 737 eruit gaat en de veel zuiniger en stillere Airbus 320 erin komt. Dat is ook zo'n onderwerp dat we direct op niveau met de board in Parijs, de CEO aldaar, en overigens ook met de Nederlandse board member, die zich daar ook voor heeft ingespannen, hebben besproken.

Dat waren de opmerkingen op het gebied van verduurzaming. Het klopt dat we alles via wet- en regelgeving kunnen afdwingen, zij het dat het soms ook traag gaat en de ambities van Nederland vaak verder reiken dan bijvoorbeeld wat nu op een aantal onderwerpen in Fit for 55 zit. Wil je ook zeker stellen dat die voorwaarden, als ze er eenmaal zijn, ook snel door de Nederlandse luchtvaartmaatschappij worden opgepakt, dan helpt het wel om op alle mogelijke manieren bij KLM aan tafel te zitten.

**De voorzitter:**

Daarmee rondt u dit onderwerp af?

**Minister Harbers:**

Ja. Misschien nog een of twee vragen. Er zit ook nog een vraag tussen van mevrouw Prast over groei et cetera. De heer Vendrik zei: waarom kijkt u alleen naar het publieke belang van groei en niet naar andere publieke belangen? Het klopt dat KLM natuurlijk ook een belangrijke partij is voor het borgen van het publieke belang van een goede verbondenheid. Maar voor het kabinet gaat die goede verbondenheid in de toekomst hand in hand met verduurzaming. Dat proberen wij dus ook als kabinet voortdurend in samenhang te wegen.

Mevrouw Prast zei: hebben we geen tegenstrijdige doelen? Enerzijds een financieel sterk Air France-KLM en anderzijds het ontwikkelen van duurzame alternatieven. Er is ook kritiek

dat dat uiteindelijk niet rendabel zal zijn. Zo vertaalt ik althans wat mevrouw Prast aangaf. De opvatting van het kabinet is dat verduurzaming gewoon een sectorbrede aanpak vergt. Maatregelen die het kabinet aankondigt en maatregelen die internationaal worden aangekondigd, zullen ook voor KLM als grootste Nederlandse luchtvaartmaatschappij consequenties hebben. KLM moet hier ook gewoon aan voldoen. Dat staat nog steeds los van het deelnemen als aandeelhouder. Maar juist door wel deel te nemen als aandeelhouder, kunnen we ook betrokken zijn bij de koers die de holding gaat varen. We hebben niet voor niets het akkoord van Parijs en we hebben mondiale afspraken op dit gebied, dus ook tot deze branche is echt wel doorgedrongen dat de toekomst een duurzame toekomst dient te zijn. Dan kun je op een gegeven moment, ook als het gaat om innovatie, het voortouw nemen. Dan kun je er maar beter snel bij zijn, want dan ben je ook eerder klaar voor het verduurzamen van de toekomst. Dat is ook de boodschap die wij voortdurend afgeven.

Nog een laatste opmerking binnen het kader van duurzaamheid. De heer Van Apeldoorn vroeg hoe wij afdwingen dat KLM de CO<sub>2</sub>-reductie ook daadwerkelijk nakomt. KLM is gehouden aan de doelstelling van de Luchtvaartnota. In 2030 dient de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot beperkt te worden tot het niveau van 2005 of lager. Het is wederom de staatsagent die in zijn tweede rapportage eerder dit jaar constateerde dat de uitstoot van KLM al in 2019 met 4% was gedaald ten opzichte van 2005. Overigens steeg de uitstoot na 2005 eerst nog met 12%, maar die zit daar inmiddels alweer onder. KLM heeft de ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de totale vluchtoperatie van de KLM-groep in 2030 te reduceren met 15% ten opzichte van het niveau van 2005. KLM is dus al ruimschoots op weg om aan die voorwaarde te voldoen. Tot zover op het gebied van duurzaamheid, voorzitter.

O nee, er is nog steeds die ene vraag van mevrouw Prast over de causaliteit tussen de omvang van een luchthaven en de economische groei. Het korte antwoord is ja. Mevrouw Prast heeft gelijk als ze dat stelt. Uit onderzoek blijkt dat er een duidelijke correlatie is tussen het investeringsklimaat en de economische groei enerzijds, en een netwerk met economische bestemmingen anderzijds. In welke richting causaliteit werkt, is niet altijd eenduidig. Drijft economische groei de uitbreiding van het bestemmingsnetwerk of leidt een groter netwerk tot meer economische groei? Daarover lopen de wetenschappelijke standpunten uiteen, maar dat zal mevrouw Prast ongetwijfeld nog beter weten dan ik.

Het effect van een uitgebreid netwerk is ook niet een-op-een te isoleren van andere factoren die van invloed zijn op het vestigingsklimaat, zoals het fiscaal klimaat, het opleidingsniveau, de woningmarkt en de meertaligheid van de bevolking. Er is niet één element aan te wijzen dat doorslaggevend is voor het vestigingsklimaat. Tegelijkertijd heeft een relatief klein land, met een heel groot buitenland, een internationaal georiënteerde bevolking en een internationale open georiënteerde economie, natuurlijk wel baat bij goede verbindingen door de lucht. Uiteindelijk kom je dan toch weer terug bij de nationale home carrier, KLM, die van belang is voor de intercontinentale verbindingen in het netwerk dat weer van belang is voor Nederland. Van meet af aan is dat ook de overweging geweest bij de aandelen-aankoop in 2019: aan de ene kant de inzet op duurzaamheid en aan de andere kant het behoud van de goede bestem-

mingen, de goede verbindingen voor Nederland. Dat is de overweging van het kabinet daarbij.

Ik zal even wat gelegenheid geven voor vragen.

**De voorzitter:**

Ja. De eerste die er stond, was mevrouw Prast, dan de heer Dessing en daarna de heer Vendrik en de heer Schalk.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Ik had meer vragen, maar ik pak er één uit. Ik hoor een ambitie voor duurzaamheid en een gezonde KLM. Dat snap ik. Als je nou met een instrument het ene doel dichterbij brengt, te weten duurzaamheid, maar het andere doel gaat verder weg omdat KLM — hypothetisch — toch niet echt heel snel is met verduurzaming, waar kiest de minister dan voor? Kiest hij dan het eerste — dan hadden ze maar moeten verduurzamen, wij gaan nu deze instrumenten inzetten voor de planeet — of zegt hij: laten we nou een beetje rustig aan doen, want we zijn ook aandeelhouder, dus we gaan even wachten tot KLM klaar is en dan gaan we die maatregelen invoeren? Die vraag wilde ik graag stellen en daar zie ik graag een antwoord op.

**Minister Harbers:**

Dat is natuurlijk een dilemma — ik weet niet of het een theoretisch dilemma is — maar een dilemma moet je ook kiezen. Zoals ik net al aangaf, stuurt het kabinet erop dat KLM koploper is in de verduurzaming van de luchtvaart. Dan kan ik hier aangeven dat we dat gaan doen in de toekomst, maar ik kan ook drie jaar terugkijken. Drie jaar geleden is het aandelenbelang in Air France-KLM aangekocht. In de tussentijd dreef drie jaar hebben wij ons gecommitteerd aan Fit for 55. Sterker nog is onze inzet in Europa om ambities en doelen aan te scherpen. En het vorige kabinet heeft in het kader van de Luchtvaartnota afgesproken om te komen tot een CO<sub>2</sub>-plafond op Nederlandse luchthavens. Het nieuwe kabinet heeft die inzet herbevestigd in het coalitieakkoord. Dat zijn twee voorbeelden waarvan wij zeggen: als dit dilemma zich voordoet, is onze koers gericht op duurzaamheid. Het is onze rotsvaste overtuiging dat het beter is voor een luchtvaartmaatschappij als KLM om daarin mee te doen, omdat je dan de toekomst hebt en anders een afbouwende bedrijfsvoering.

**De voorzitter:**

Meneer Dessing, ook een enkele vraag als het kan.

**De heer Dessing (FVD):**

Zeker. Dat kan, voorzitter. Ik haak aan op mevrouw Prast. Het verhaal is eigenlijk dat de duurzaamheidsambities die deze regering vraagt van KLM en van de luchtvaartsector in het algemeen, heel ambitieus zijn. KLM is al de meest groene carrier ter wereld. Er is weliswaar een internationaal level playing field, maar toch willen we als Nederland nog iets extra's, namelijk koploper worden. Dat kost enorm veel extra's. Even een kort voorbeeld: biobrandstoffen zijn vijf keer zo duur als reguliere kerosine, dus dat zijn 20% meer operationele kosten voor KLM. Dan praat je toch niet meer over een level playing field? Dan kom ik bij mijn vraag. Dat heeft directe gevolgen voor het belang dat KLM nu ook

financieel neemt. Je zet die aandelenemissie toch ook onder druk door dat verdienmodel zo zwaar op de proef te stellen, ondanks de duurzaamheidsambities die je kunt hebben, wat je daar politiek ook van vindt?

**Minister Harbers:**

Tegelijkertijd ligt er nu eenmaal een ambitie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen. De duurzaamheidsambitie is overigens breder voor het kabinet. Het gaat niet alleen over CO<sub>2</sub>. Het gaat ook over uitstoot van andere stoffen. Wij hebben ook een stikstofprobleem op te lossen in Nederland. Als je het de mensen om Schiphol heen vraagt, is hun grootste wens een luchtvaart die steeds minder geluidsoverlast veroorzaakt. Heel vaak gaan alle duurzaamheidsambities — geluid, uitstoot van andere stoffen — hand in hand. Ik vind het alleen al in dat opzicht een hele stap voorwaarts dat KLM nu gekozen heeft voor — zo is mij verteld — ongeveer de stilste vliegtuigen die er op de markt zijn. Dat is ook de omgeving. Wellicht heeft dat een prijs, maar KLM is geen low-cost airline. KLM heeft meer kwaliteiten dan alleen de ticketprijs of juist andere kwaliteiten dan de ticketprijs. Het gaat ook over verbindingen, overstapverbindingen en de zekerheid dat je koffer wel mee is als je in het vliegtuig stapt. Allerlei andere zaken zijn ook van invloed op de kwaliteit. Die kunnen en mogen uiteindelijk ook een prijs hebben.

Binnen dat geheel dient KLM natuurlijk goed de concurrentie in de gaten te houden, maar goede kwaliteit kan ook een prijs hebben. Maar uiteindelijk zijn de keuzes om binnen het kader van alle randvoorwaarden die de overheid en de omgeving stellen optimaal te presteren natuurlijk aan de luchtvaartmaatschappij zelf.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

De minister herhaalde zojuist dat het voornemen in het coalitieakkoord voor een CO<sub>2</sub>-cap voor de luchtvaart over luchthavens gaat. Dus er komt geen CO<sub>2</sub>-cap voor Schiphol, geen absolute reductietaak voor KLM, geen harde reductietaak zoals we dat van een Tata vragen. Die krijgen allemaal een carbonbudget mee. Dat is het dan ook. Daarboven is het pek, veren en een hele hoge CO<sub>2</sub>-heffing. Dat gaat er voor KLM dus niet komen. Snap ik het zo goed?

**Minister Harbers:**

Wat er sowieso voor KLM komt, is een ingroepad waarmee zij volledig onder het ETS gaat vallen, net als iedere luchtvaartmaatschappij, waardoor er daar al een CO<sub>2</sub>-beprijzing plaatsvindt. Wat het nationale voornemen voor een CO<sub>2</sub>-plafond betreft, ik weet niet of ik "luchthaven" zei, want het is verwoord als CO<sub>2</sub>-plafond voor de "luchtvaart". Wij zijn dat voornemen op dit moment aan het uitwerken. Er worden verschillende varianten onderzocht, bijvoorbeeld waar je het aangrijpingspunt hebt. Is dat op de luchthaven of op een luchtvaartmaatschappij et cetera? Dat onderzoek loopt nu. Zoals ik ook de Tweede Kamer heb toegezegd, komen wij nog dit najaar met de resultaten daarvan. Aan de hand daarvan komen wij met een voorstel voor hoe wij denken de bijbehorende wetgeving in te richten.

**De voorzitter:**

De heer Vendrik nog? Nee? De heer Schalk.

**De heer Schalk (SGP):**

Een korte en heel simpele vraag, denk ik. We hebben zojuist een enorme ambitie gehoord van de minister op het terrein van duurzaamheid, klimaat. Maar de heer Vendrik en ik hebben ook een debatje gehad over wat dit nou uiteindelijk zal uitmaken. De eenvoudige vraag aan de minister is: als deze emissie doorgaat, krijgen we dan andere ambities of een andere uitvoering van de ambities te zien dan wanneer de emissie niet doorgaat? Want we hebben het vandaag over die aandelenemissie. Heeft die uiteindelijk effect op dat hele duurzaamheidsverhaal? Ja of nee?

**Minister Harbers:**

Het technische antwoord is: op het moment dat er wet- en regelgeving wordt opgelegd, geldt dat voor iedereen in deze sector, of dat nou nationale wetgeving is of het "Fit for 55"-pakket uit Europa. Ik borduur toch even voort op het antwoord dat minister Kaag op deze vraag aan de Kamer gaf. Dit is geen exacte wetenschap, maar tegelijkertijd wijs ik op de voorbeelden die ik zojuist noemde, zoals het gesprek over de vlootvernieuwing en de druk via de holding om de duurzaamheidsvoorwaarden uit de staatssteun van 2020 concreter en meetbaarder te maken. Dat gesprek zouden we niet gehad hebben als we geen aandeelhouder waren geweest in de holding Air France-KLM. Het feit dat wij dat zijn en dat het daardoor niet bij één gesprek blijft maar wij deze gesprekken periodiek hebben, geeft ons een extra mogelijkheid om druk op het concern te zetten.

**De heer Schalk (SGP):**

Dat snap ik, maar de vraag is of deze aandelenemissie invloed heeft.

**Minister Harbers:**

Ook daarvoor geldt — ik verwijs daarbij naar de eerder gegeven antwoorden — dat het uitmaakt of je straks met 9,3% de tweede aandeelhouder bent na de Franse staat of dat je, met 2%, nog een aantal aandeelhouders boven je hebt. Dan ga je toch mee in het geheel van de belangen. Sinds mijn aantreden in januari heb ik persoonlijk gemerkt — minister Kaag heeft dat ook gemerkt — dat er serieus naar ons geluisterd wordt en dat er iets wordt gedaan met de zaken die wij aanbrengen bij het bestuur, bij de board.

Voorzitter. Ik had de vraag van de heer Van Strien over het hoofd gezien. Ik denk dat ik daar zojuist op ben ingegaan. Hij zei: het gaat ook om de werkgelegenheid van de Nederlanders; we leggen Schiphol en KLM eisen op die veel verder gaan dan internationaal het geval is. De overtuiging van het kabinet is juist dat we dat samen kunnen brengen en dat we hiermee de werkgelegenheid van de toekomst beschermen en vormgeven. Ik wil in dat opzicht een luchtvaart die het goede doet, die verbindingen aan Nederland geeft en die dat op een duurzame manier doet. We willen daarmee ook in de toekomst, in de vele decennia die nog gaan komen, de werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid van KLM en Schiphol borgen.

Als ik Schiphol noem, kom ik vanzelf op de vragen die de heer Van Rooijen en de heer Ester stelden over de actuele situatie op Schiphol. De heer Ester vroeg in zijn algemeenheid: hoe kijkt u naar wat er aan de hand is? De heer Van Rooijen gaf dat nog wat specifiekere invulling door te kijken naar de arbeidsvoorwaarden. Ik, minister Kaag en het hele kabinet kijken met grote zorgen naar hoe het in de afgelopen weken ging op Schiphol. In de eerste plaats keken wij, als leden van het kabinet, daarnaar met een beetje verbijstering, want dit is de luchthaven waar wij met z'n allen altijd trots op waren, ook als je elders in de wereld kijkt. Hier kon je altijd makkelijk en snel je weg vinden op de luchthaven. Als dat er opeens zo uitziet, dan ben je allereerst verbijsterd, maar uiteindelijk is het natuurlijk heel erg zorgelijk dat het zo is verlopen.

Namens het kabinet zijn wij allebei persoonlijk in overleg met Schiphol. Ik heb dat zelf veelvuldig gedaan in de afgelopen weken. We hebben onze zorgen geuit, maar ook een paar boodschappen afgegeven. De allerbelangrijkste boodschap is dat het te maken heeft met een personeelsgebrek. Je zult dus moeten beginnen met dat aan te pakken. Dat betekent in dit geval twee dingen. Dat betekent dat je ervoor moet zorgen dat je arbeidsvoorwaarden, in casu de beloning, als de wiedeweerga aantrekkelijker worden. Maar daarachter zit natuurlijk ook het brede vraagstuk van de arbeidsomstandigheden, bijvoorbeeld de werkdruk en de fysieke werkomstandigheden op Schiphol. Wij hebben er bij Schiphol voortdurend op aangedrongen om daar zo snel mogelijk met de vakbonden een goed akkoord over te sluiten.

Terwijl wij hier vanmiddag dit debat aan het voeren waren, kreeg ik ook het nieuws binnen dat er met de vakbonden een conceptakkoord was gesloten. U kunt zich voorstellen dat ik verheugd ben dat die stap nu in ieder geval is gezet, want dat kon ook geen dag langer wachten. Er zijn nog wel een paar dingen te doen. Ik begrijp dat de details morgen bekend worden, maar als dat aanbod er dan ligt, moet men zo snel mogelijk de arbeidsmarkt op om te kijken waar men de mensen kan werven om er met deze verbeterde propositie voor te zorgen dat de mensen daadwerkelijk weer op Schiphol willen gaan werken. Dat moet ook werk zijn waar iedereen die daar straks werkt — of dat nou in de schoonmaak is, bij de beveiliging, de afhandeling of waar dan ook — trots op kan zijn en heel graag voor wil tekenen. Daar zit het bredere vraagstuk achter in welke mate er gekozen wordt voor uitbesteding van werkzaamheden of voor het toch ook wel weer meer onder de vlag van Schiphol brengen. Ik kijk ook uit naar morgen. Ik begrijp uit de media dat het akkoord ook langeretermijnafspraken over arbeidsomstandigheden bevat. Ik neem daar morgen dus ook graag kennis van, maar ik denk dat dit de minimale voorwaarde is om ervoor te zorgen dat de operatie daar weer op orde komt.

Voorzitter, daarmee meen ik de vragen van uw Kamer beantwoord te hebben.

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

Dank voor dit antwoord. Morgen zullen we de details kennen. Een aanzienlijk betere beloning zal helpen, maar bij een grote schaarste los je een groot tekort in het aanbod natuurlijk niet op door alleen maar betere beloningen in het vooruitzicht te stellen. De arbeidsomstandigheden —

u noemde dat — spelen ook een grote rol. De piek van de zomer komt eraan. Dat was ook een reden waarom ik het punt aan het slot aan u voorlegde. Ik lees vanavond dat er in juli wellicht twee landingsbanen in onderhoud moeten. Misschien kan de minister daar in tweede termijn iets over zeggen, want dat had toch beter in het stillere eerste kwartaal gedaan kunnen worden. Had dat ook met personeelschaarste te maken of met verkeerde of geen goede uitbesteding? Ik ben daar toch tamelijk upset over, maar daar kan de minister dadelijk wel iets op zeggen. Ik weet niet wat de president-directeur van Schiphol vanavond allemaal in de Tweede Kamer gezegd heeft. We kunnen niet alles tegelijk volgen; dat geldt ook voor u. Maar kan de minister toezeggen dat hij er de komende week alles aan doet om ervoor te zorgen dat, los van wat er morgen duidelijk wordt over de beloningen, aan die arbeidsomstandigheden hard gewerkt wordt? Maar ook dat er ten aanzien van het grote probleem van het lange wachten en alles wat daarbij hoort, ook voor de mensen die daar werken en de passagiers uiteraard, heel snel grote stappen gezet worden en dat we niet denken: nou ja, de lonen worden nu hoger, de vakbond is stil, er komt geen staking de komende weken, we zien wel weer?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Ik roep de minister wel op om binnen de context van het wetsvoorstel te blijven dat vandaag geagendeerd staat, want anders gaan we uitdijen naar allerlei aanpalende onderwerpen.

**Minister Harbers:**

Kort hierover: ja, de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden noemde ik een zeer broodnodige maar ook minimale voorwaarde om uit deze ellende te komen. Maar het is niet het enige. Dit is de allerbelangrijkste eerste stap, maar daarna moet er nog heel veel gebeuren. We hebben er de afgelopen weken voortdurend overleg over gehad met Schiphol om ons over alle acties te laten informeren die te maken hebben met het beteugelen van de wachtrijen en het verbeteren van de doorstroming op Schiphol. We hebben dat in zekere zin ook geformaliseerd in de afgelopen week. We vragen nu wekelijks om een gedetailleerd rapport op schrift om te zien wat daar nu precies aan gedaan wordt, zodat we meer doen dan alleen de vinger aan de pols houden en we ook een titel hebben om zo nodig door te vragen als wij denken: hé, goh, maar volgens mij moet er nog een tandje bij.

**De voorzitter:**

Kort, meneer Van Rooijen.

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

Kunt u ons toezeggen dat u daar de maximale druk op zet en u ons er wellicht na een maand over informeert of er voldoende stappen zijn gezet? Voorzitter, ik had wat moeite met uw opmerking dat het buiten de orde zou zijn. Ik stel Schiphol aan de orde omdat het de KLM midscheeps raakt als de chaos voortduurt.

**Minister Harbers:**

Dat begrijp ik ...

**De voorzitter:**

Nee, nee, ik heb niet gezegd dat het buiten de orde was, maar ik heb de minister opgeroepen om binnen de context van het wetsvoorstel te antwoorden. Dat heeft hij ook gedaan. Gaat uw gang.

**Minister Harbers:**

Tegelijkertijd heb ik de Tweede Kamer toegezegd om haar frequent van informatie te voorzien, dus wellicht is het een mogelijkheid om, als ik de Tweede Kamer informeer, dezelfde informatie ook aan de Eerste Kamer toe te sturen.

**De heer Ester (ChristenUnie):**

Ik ben blij dat u druk gaat zetten. Daar heeft u ook alle reden toe. De Nederlandse Staat is voor 70% aandeelhouder in Schiphol. Dat is een ongekend percentage. U heeft dus regiemacht. Al datgene wat we gezegd hebben over die aandelenemissie komt hier ook terug. Hier heeft u nou regiemacht. Hier kunt u wat doen. Ik ben dus heel blij dat u dat ook gaat doen. Ik wil daar de volgende vraag en opmerking aan koppelen. We hebben gisteren uitvoerig gesproken met de staatagent. Ik moet nog steeds een beetje wennen aan die naam. Die doet mij een beetje denken aan de DDR. Maar dat terzijde. De man doet heel nobel werk.

**De voorzitter:**

Dat was vandaag, meneer Ester. Dat gesprek was vandaag. Dat was niet gisteren.

**De heer Ester (ChristenUnie):**

Dat was gisteren. Ja, u ziet dat ik een beetje in de war raak op dit late tijdstip. Maar uit zijn rapportage blijkt ook dat KLM voor 15% bezuinigd heeft op productiekosten. Dat werd aangemerkt als een grote overwinning. Onderdeel daarvan is de factor arbeid. Bij die factor arbeid is het gewoon misgegaan. Kijk naar de aantallen mensen onder het personeel die op flexcontracten zijn gezet, die het bedrijf moesten verlaten of geoutsourcet zijn. Dat maakt allemaal deel uit van die 15% reductie. Ik zou dus wel een beetje willen meegeven dat het bedrijf ook naar zichzelf moet kijken en moet kijken wat het verkeerd heeft gedaan, juist als het gaat om de factor arbeid. Ik ben heel benieuwd welke lering u daar zelf uit trekt.

**Minister Harbers:**

Dan hebt u het weer over KLM, hè? Dat verstond ik goed? Ja. In beide gevallen gaat het wel via de lijn van staatsdeelnemingen. Wij gaan dus niet op de stoel van de bestuurders zitten. Maar we hebben wel herbevestigd, ook recent als het gaat om KLM, dat in de voorwaarden een algemene kostendaling zit, maar dat dat ook betekent: de zwaarste lasten op de sterkste schouders. In de voorwaarden voor de staatssteun van twee jaar geleden zit voor KLM dus geen belemmering om ook goed zelf te kijken wat ze doen aan outsourcing, wat ze zelf in dienst nemen en hoe bijvoorbeeld de beloning is van mensen die onder in het loongebouw zitten.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Over een halfuur was het gisteren, dus in zoverre had u gelijk, meneer Ester. Dank u wel, minister.

Dan zou mijn ordevoorstel het volgende zijn. Voor de tweede termijn van de kant van de Kamer is een halfuur ingeschreven. Ik zou dus zeggen: laten we daarmee doorgaan, tenzij een meerderheid nu een koffiepauze wil. Dan kunnen we nog de tweede termijn van de regering doen, en dan zullen we sowieso even een pauze hebben voordat we gaan stemmen, omdat er ook stemmingslijsten en dergelijke gemaakt moeten worden. Als de Kamer daarmee akkoord kan gaan, gaan we nu door met de tweede termijn van uw kant. Ja? Een meerderheid is daarmee akkoord. Dan geef ik het woord aan de heer Vendrik namens GroenLinks.

□

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Voorzitter, dank u wel. Laat ik de bewindslieden en de hen ondersteunende ambtenaren danken voor de beantwoording. Laat ik in ieder geval één pluspunt noemen van dit debat. Ik vond het informatiever en plezieriger dan het vorige debat, in 2020. Er is dus vooruitgang mogelijk. Het is goed om dat vast te stellen. Daar dank ik beide ministers voor.

Voorzitter. Als ik het kort samenvat, vraagt het kabinet nu mandaat van het parlement om nu belastinggeld uit te geven, maar komen alle plannen en ambities die daarbij zouden kunnen gaan horen later. Dat is op z'n minst een vrij wonderlijke volgorde voor wie doelmatig begrotingsbeleid hoog heeft zitten. Ik ben een van die types. Het overgrote deel van de voorwaarden voor de eerder verstrekte steun is nog niet nageleefd. Dat moet nog komen. Het duurzaamheidsplan van KLM en ook de plannen van het kabinet voor de luchtvaart met betrekking tot CO<sub>2</sub> moeten nog komen. Het hele verhaal rond netwerkqualiteit moet nog komen. De aanpassing van de Luchtvaartnota die uit het voorgaande volgt, moet nog komen. Dat moet evident consequenties hebben voor het bedrijfsmodel van KLM. Anders gaat er hier namelijk iets mis, zeg ik tegen het kabinet, maar dat zullen zij zich ook zeker realiseren. Daarbij gaat het niet alleen om de behoefte aan flexibiliteit om beter te kunnen reageren op events als corona, zoals de heer Kremers het formuleert. Het gaat überhaupt om een heel ander model in de toekomst van de duurzame luchtvaart. Hoe dat precies uitpakt, weten we niet. Dat moet dus blijken. Maar we gaan nu wel al publiek geld in het concern steken, en dat is niet voor het eerst. We weten hoezeer de luchtvaart langs alle kanten voorzien wordt van impliciete en expliciete subsidies, fiscaal of anderszins. Dat is een moeilijk verhaal.

En als ik dan vervolgens beluister hoe de ministers deze emissie proberen te rechtvaardigen, moet ik heel erg goed zoeken in de beantwoording en in het debat waar nu precies de meerwaarde zit van een emissieparticipatie ter waarde van 320 miljoen euro. Ik herhaal het toch maar: dat is 220 plus het niet behaalde voordeel van het verzilveren van het right to buy, ter waarde van naar schatting 100 miljoen. Dat lijkt me de goede blik op de begroting, vandaar de 320 miljoen. En dan ben ik het toch eens met de minister van Financiën: het is een zwak voorstel. Ik zou denken dat er bij marktondernemingen, dus niet bij natuurlijke monopolies zoals een TenneT of een Gasunie, maar bij marktondernemingen zoals KLM, wel degelijk sprake kan zijn van hele

goede redenen voor participatie van de overheid, inclusief claimemissies als deze. Maar dat doe je alleen als je het publieke belang helder definieert, en wat onze fractie betreft gaat dat altijd over de transitie. Het kan niet anders in deze tijd. Maar dat is vandaag nog niet aan de orde, want de plannen zijn er nog niet. De ambities liggen niet op tafel. De voorwaarden worden niet nageleefd. De handhaving is onduidelijk. Daarmee is voor de fractie van GroenLinks een niet geloofwaardig verhaal ontstaan. Ik zal mijn fractie dus voorstellen om tegen deze supplettoire begroting te stemmen.

**De voorzitter:**

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

□

**De heer Crone (PvdA):**

Dank u wel, voorzitter. Ik ben het van harte eens met het dankwoord van de heer Vendrik aan beide bewindslieden, en overigens ook aan hun beider ondersteuning, zeker ook omdat ik dit als een plezierig en open debat heb ervaren. Dat heb ik in het verleden met de beide voorgangers anders meegemaakt. We zijn er nog niet, maar dit meen ik oprecht. Dat is dus plezierig.

Als eerste zal ik ingaan op wat de heer Harbers heeft gezegd. Daar ga ik kort op in, want hij gaat helemaal de goede dingen doen; dat heeft hij beloofd. Er zijn goede plannen over de netwerkqualiteit en zo meer. Ik heb zelf gezegd dat het niet gaat om maximale groei maar om een kwalitatief goede groei, en hij heeft dat goed ingevuld. Het geheim zit dus in het vervolg; ik hou het kort. U krijgt de volgende keer veel meer tijd dan uw collega van Financiën, want dan gaat het over de netwerkqualiteit en de publieke voorwaarden daaromheen. Ziet u deze inzet van ons als een ondersteuning in de gesprekken met KLM en met alle anderen, want die gaan niet zo hard. Die kiezen voor het maximum. Ik noem het voorbeeld van de stille vliegtuigen. Zij zeggen: als we stille vliegtuigen hebben, mogen we bij dezelfde geluidsruimte veel meer vliegen. Nou, dat is nog wel ingewikkeld; daar zijn we nog niet helemaal uit, denk ik. Ik bewaar het vervolg dus graag voor een gesprek met u, maar zie dit als steun voor het goede beleid dat u heeft ingezet. Het geheim zit in het vervolg. U bent ook optimistisch. We gaan nu toch vooroplopen met al die dingen? Nederland zegt altijd dat het "gaat vooroplopen" met allerlei dingen, maar we lopen in alle statistieken helemaal achteraan, behalve nu met de zonnepanelen. We zullen u dus wel houden aan deze toezegging.

Dan de minister van Financiën. Ook zeer veel dank voor uw opvattingen, die er ook nog aan gaan komen, over het staatsdeelnemingenbeleid. We kwamen uit de tijd van Zalm; zo oud ben ik al. Die hanteerde een volstrekt digitale scheiding. Ik hoorde dat ook doorklinken bij de heer Van Ballekom: je moet je niet via aandelen bemoeien met beleid, want daar heb je andere instrumenten voor, zoals vergunningen, normen en desnoods subsidies. Ik heb altijd gezegd: dat bestaat niet, want meer dan de helft van de economie is publiek-private samenwerking. Denk aan zorg, onderwijs en de energiesector, maar ook zeker aan deze sector. Daarin kun je het niet doen met alleen maar sturen op randvoorwaarden terwijl de aandeelhouder c.q. de directie en de raad van commissarissen het verder alleen doen.

Dat is het tweede punt. Mensen denken altijd dat je de baas bent als je aandeelhouder bent, maar dat is eigenlijk nooit zo, behalve in een eenmanszaak. We hebben altijd structuurvennootschappen, met allemaal reglementen eromheen en wat al niet meer. De baas zijn dus, zeker in de operaties, de directie en de raad van commissarissen, en ook in het beleid. Dat zei de minister net ook. Maar ik ben erg voor aandeelhoudersovereenkomsten, want je kunt heel veel wél van tevoren vastleggen. Ik hoop dat u dat oppikt in uw nota. Ik verwijs u graag naar heel veel inbrengen van de heer Vendrik en van mijzelf op dit thema. Zalm hebben we er niet van overtuigd, maar we blijven optimistisch.

Maar dan de ernst van dit debat, voorzitter. We hebben nu een mooi bedrijf, dat helaas de controle over zichzelf heeft verloren. Dat vind ik het trieste. Ik ben daar ook mee begonnen in de eerste termijn. Ze hebben geen strategie. De directeur zegt dat hij maar drie maanden vooruitkijkt. Dat kan ik u niet verwijten, maar het bedrijf is te belangrijk om het zo te laten. Wij staan voor het publieke netwerk en de milieuvorwaarden. Mijn eindconclusie is dat onze hardste invloed niet via aandelenzeggenschap loopt. De minister relativeert dat ook terecht. Onze hardste invloed ligt in de voorwaarden die we in ruil voor staatssteun hebben gesteld en kunnen stellen. Dat is onze hefboom. Dat loopt voorlopig nog door.

Ik verschil op één punt van de minister. Althans, de minister was er niet helemaal duidelijk over. De staatsgarantie is echt gekoppeld aan het staatssteunpakket en niet aan het aandelenbezit. Dat heeft de staatsagent vanmorgen nog bevestigd en zo is ons dat altijd verteld. Dus al zou morgen het staatssteunpakket aflopen, de staatsgarantie staat. Maar ik zie u nu knikken, dus dan heb ik het misschien verkeerd begrepen.

**De voorzitter:**

Houdt u de klok een beetje in de gaten, meneer Crone?

**De heer Crone (PvdA):**

Ja, ik ben bijna zover. Dan het tweede. De financiële garanties zullen ze nog wel een tijdje nodig hebben. Ze hebben die nog niet ingeroepen. Ze hebben nu veel geld vanwege de vooruitbetaalde tickets, maar dat kan zomaar weer omslaan. We blijven dus nog een hele tijd aan de bal. Dat wil ik ook, omdat we daarmee naleving van de voorwaarden kunnen eisen.

Op dit gebied zit wat mij betreft een pijnpunt. KLM heeft niet con amore de voorwaarden nageleefd, want dan zouden ze allang iets met de piloten en de belastingontwijking gedaan hebben; het is voor een deel symbolisch. Ze doen het gewoon niet. Ze wachten net zo lang tot wij ze keihard tot de orde roepen. Dus ziet u onze inbreng ook als steun om dat te blijven doen en te gaan doen met de staatsagent.

Nogmaals, daarbij is het niet van belang hoeveel aandelen je hebt. Ik herhaal wat ik net heb gezegd: het is mensenwerk; je kunt elkaar wat of niet. De belangen zijn doorslaggevend en we staan sterk vanwege ons goede bedrijf Schiphol, de slots en de enorme staatssteun. Ik hoor toch echt berichten dat de verhoudingen niet goed waren. Ik roep u dus echt tot het volgende op. Er is nu een nieuw kabinet. Maak schoon schip. Ik vertrouw het u toe. Dat heb ik al gezegd. Ik gun u, inclusief de premier, betere verhoudingen, zodat

mevrouw Rintel een schone start kan maken. Zij krijgt nu immers een erfenis waar ze niks aan kan doen. Ziet u onze inbreng als steun daarvoor. Ik hoor van iedereen, ook in mijn achterban: "Genoeg is genoeg. Trek een streep. Ga ze nu niet weer geld geven."

**De voorzitter:**

Meneer Crone, ik ga u nu echt vragen af te ronden.

**De heer Crone (PvdA):**

Ik stop. Wij gaan dus niet voor de suppletore begroting stemmen.

**De voorzitter:**

Kijkt u nog even naar de klok voor de volgende keer bij het inschrijven. Dan kunt u gewoon voor vijf minuten inschrijven. Dan de heer Van Apeldoorn, SP.

□

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

Dank, voorzitter. Dank aan beide ministers voor de beantwoording. Het was inderdaad een prettig debat. Ik sluit me aan bij de vorige sprekers. Het debat begon onder een niet zo goed gesternte. Het is namelijk veel gegaan over de bevindingen van de staatsagent, omdat KLM zich niet heeft gehouden of zich niet houdt aan alle afspraken, de gestelde voorwaarden, bij de eerdere staatssteun. Dat stemt somber en maakt ook sceptisch. Maar de minister heeft duidelijk gezegd dat zij dit ook onacceptabel vindt. Ik denk dat beide ministers dat duidelijk hebben gezegd. De minister heeft ook gezegd dat ze zich er maximaal voor gaat inzetten om KLM ertoe te bewegen zich wel aan deze afspraken te houden. Ze heeft daarbij volgens mij wel vier keer de nieuwe CEO, de chief executive officer, genoemd. Wij zullen mevrouw Rintel er niet op afrekenen dat dit in de toekomst gaat gebeuren, maar de minister zullen we hier wel op afrekenen. Het gaat uiteindelijk om de vraag hoe wij als Nederlandse Staat onze potentiële invloed daadwerkelijk aanwenden en daadwerkelijk effectueren.

Ik verwees al eerder naar een motie van mijn collega Alkaya die vandaag in de Tweede Kamer is aangenomen en waarin opgeroepen wordt om uiting te geven aan de nieuwe nota Staatsdeelnemingenbeleid, om te kijken hoe we de invloed binnen staatsdeelnemingen in de toekomst kunnen doen toenemen. De minister heeft gezegd: die motie is nog maar net aangenomen, dus ik kan er nog niet op ingaan hoe ik die ga uitvoeren. Maar de minister heeft de motie wel oordeel Kamer gegeven. Dat geldt overigens ook voor het andere dictum, waar vandaag ook veel over gesproken is. Die motie ging over de chaos op Schiphol, over de verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de verlaging van de werkdruk. Als de minister een motie oordeel Kamer geeft, dan acht de minister de motie wel uitvoerbaar; althans, zo lees en begrijp ik dat. We gaan er dus ook van uit dat die uitgevoerd gaat worden. We zien dat dus graag tegemoet. We gaan dat in de gaten houden en we zullen de regering daarop afrekenen.

Uiteindelijk gaat het om de vraag hoe we het publieke belang het beste kunnen borgen. Dat publieke belang is zeker ook duurzaamheid, een schonere luchtvaart en betere

arbeidsvoorwaarden voor mensen op de werkvloer. Uiteindelijk is mijn fractie van mening dat dit publieke belang minder goed geborgd kan worden, ook al is het geen roccetscience, als we nu dat belang laten verwateren tot 2%. Daarom zal ik mijn fractie adviseren om voor deze supplementaire begroting te stemmen, ondanks al onze zorgen en onze scepsis. Ik wens dus de beide ministers veel succes in het verbeteren van de situatie wat dit betreft, zodat de KLM een schoner en ook socialer bedrijf wordt dan het nu is.

Dank, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Apeldoorn. Dan is het woord aan de heer Otten namens de Fractie-Otten.



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

Voorzitter. Dit is geen exacte wetenschap, hoorden wij de bewindslieden vandaag regelmatig antwoorden op vragen van deze Eerste Kamer. Nee, dit is business. Wij concluderen na dit debat dat er van de zijde van de Nederlandse Staat vooral toch wel deals gedaan worden op basis van wishful thinking en het accommoderen van andere zakenpartners. Op veel vragen was het antwoord van minister Kaag: nee, dat kan niet, want dat wilde men niet. Dat is het verschil tussen de Franse en de Nederlandse aanpak. De Fransen hebben een masterplan, het zijn goede technocraten en ze regelen hun nationale belangen effectief. Dit kabinet neemt liever een sprong in het duister van 220 miljoen, erop vertrouwend dat het allemaal wel goed komt met de Nederlandse posities in de board.

Voorzitter. Wij zijn nogal verbaasd dat er blijkbaar geen shareholders' agreement is tussen de grote aandeelhouders, waaronder de Nederlandse Staat, en Air France-KLM. Dat lijkt ons toch wel vrij elementair bij een dergelijke transactie en bij dit soort bedragen.

Voorzitter. De Franse overheid investeert 650 miljoen in de claimemissie en ontvangt 1,6 miljard uit de opbrengst van de claimemissie. Nederland verhoogt hiermee zijn totale exposure op KLM en Air France-KLM met 220 miljoen tot 3,4 miljard euro; dat was namelijk al 3,2 miljard, vanwege de gedeeltelijk niet gebruikte leningen. Dat vinden wij niet verstandig. Daarom hebben wij de volgende motie, voorzitter.

**De voorzitter:**

Door de leden Otten en De Vries wordt de volgende motie voorgesteld:

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om te participeren in de claimemissie van Air France-KLM met een bedrag van circa 220 miljoen euro teneinde het 9,3%-belang van de Nederlandse Staat in Air France-KLM op peil te houden;

overwegende dat de Nederlandse Staat in 2020 een achtergestelde lening van 1 miljard euro aan KLM heeft verschaft, dat de Nederlandse Staat 90% heeft gegarandeerd van 2,4 miljard euro revolving credit facility die aan KLM is verstrekt door een syndicaat van banken;

overwegende dat KLM op dit moment slechts voor circa 600 miljoen euro gebruikmaakt van deze door de Nederlandse Staat verstrekte en gegarandeerde leningen en dat KLM onlangs al 311 miljoen euro heeft afgelost;

constaterende dat Air France-KLM op 24 mei 2022 bekend heeft gemaakt als doelstelling voor 2023 een net debt-to-EBITDA ratio van 2,0x tot 2,5x na te streven;

overwegende dat circa 1,6 miljard euro van de opbrengst van de claimemissie door Air France-KLM wordt gebruikt om een lening van de Franse Staat af te lossen en de Franse Staat derhalve zijn totale exposure op Air France-KLM aanzienlijk verlaagt, terwijl de Nederlandse Staat zijn exposure met 220 miljoen euro verhoogt door deel te nemen aan de claimemissie;

verzoekt de regering om in overleg met KLM te treden over de mogelijkheden om het totaal van de uitstaande leningen en garanties verstrekt door de Nederlandse Staat aan KLM uiterlijk eind 2022 met minimaal 500 miljoen euro te verminderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter A (36108).

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

Voorzitter. Als we volgens het kabinet dan toch echt mee moeten doen aan deze emissie, dan zou ons advies zijn: zorg dan in ieder geval dat je exposure enigszins teruggebracht wordt op je totale exposure op de groep en de KLM. Die faciliteiten worden namelijk toch niet gebruikt, en het bedrijf heeft aangekondigd de schulden fors terug te willen dringen. Dat lijkt ons een zakelijke benadering. We hopen ook dat de regering daar begrip voor heeft. We hopen dan ook dat deze motie oordeel Kamer krijgt.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Otten. Dan is het woord aan mevrouw Prast namens de Partij voor de Dieren. Maar niet nadat de heer Vendrik nog een vraag heeft kunnen stellen aan de heer Otten, die nu spoorslag terugloopt naar het spreekgestoelte.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Het is altijd bijzonder om de heer Otten mee te maken in een debat. Maar ik miste eigenlijk de laatste drie zinnen uit zijn bijdrage. Wat is het oordeel over de voorgenomen claimemissie, de participatie, het wetsvoorstel dat nu voorligt? Wat gaat zijn fractie doen?

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

Dat zei ik: we wachten even de beoordeling van het kabinet van onze motie af. Als je het dan toch doet ... Het kabinet is ervan overtuigd dat dit de juiste benadering is. Net als de heer Vendrik, maar om andere redenen, heb ik daar ook



wel wat twijfels bij, gezien de boardpositie. Dat is natuurlijk allemaal uitgebreid ... Het is een beetje een sprong in het duister, want je hebt niet echt een keiharde shareholders' agreement met allerlei rechten. Ik zou dat zelf dus persoonlijk anders aangepakt hebben. Maar goed, dat is nu een gepasseerd station. Daarom was ons idee: ga net als de Fransen in ieder geval je exposure een klein beetje reduceren op de hele groep. Als je er 220 miljoen in stopt, haal dan in ieder geval wat van die niet gebruikte faciliteit af.

**De voorzitter:**

Heeft u al een antwoord op meneer Vendrik?

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

Dus ik wacht even op wat minister Kaag daarop te zeggen heeft. Dan zullen wij ons eindoordeel vellen. Dat zeg ik tegen de heer Vendrik.

**De voorzitter:**

De heer Otten wacht nog eventjes.

**De heer Vendrik (GroenLinks):**

Het wordt een derde of misschien vierde termijn; ik hoor het. Dat kan niet anders.

**De voorzitter:**

Of een stemverklaring. Dat kan ook nog, hè. Dank aan meneer Otten. Dan is het woord aan mevrouw Prast namens de Partij voor de Dieren.

**Mevrouw Prast (PvdD):**

Dank, voorzitter. Dank aan de ministers voor het feit dat ze, in mijn geval, bijna het hele rijtje vragen hebben beantwoord. Dat is niet altijd het geval. Daar ben ik heel blij mee. Daarmee zeg ik niet dat ik ook blij ben met wat er geantwoord is, maar dat is een andere vraag. Ik ben erg blij dat alles is gepasseerd. Alles is gepasseerd, behalve één ding. Ik zal die vraag nu niet herhalen. Maar ik frame het dan ietsje anders. Ik wil eigenlijk vragen om een toezegging. Ik had gevraagd: hoe kijken de ministers aan tegen de lagere tarieven die Schiphol voor overstappers in rekening brengt, Schiphol, staatsdeelneming, en het feit dat transferpassagiers geen vliegbelasting betalen? Dat wil ik nu eigenlijk veranderen in: kunnen de ministers toezeggen dat ze gaan kijken naar mogelijkheden om aan deze behandeling van transferpassagiers iets te doen, zodat er een einde komt aan wat ik "bevoordeling" of "stimulering" noem? Ik vraag niet of ze daar een einde aan willen maken, maar of ze daarnaar zouden willen kijken en daarover willen terugrapporteren aan de Kamer.

Voorzitter, dan mijn slotconclusie. Ik heb namens de Partij voor de Dieren gevraagd wat nu precies het publieke belang is dat onvoldoende wordt gediend als de Nederlandse Staat geen aandelen koopt. Ik ben het eens met collega Vendrik: er kunnen goede redenen zijn om in te grijpen. Ik heb ze niet gehoord in de zin dat ze wat mij betreft de doorslag geven. Ik zal mijn fractie dus adviseren om tegen te stemmen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, mevrouw Prast. Dan is nu het woord aan de heer Van Strien namens de PVV.

**De heer Van Strien (PVV):**

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de ministers voor hun uitgebreide beantwoording van de vragen. Is alle twijfel bij de PVV-fractie nu weggenomen? Nee, helaas niet. Onze belangrijkste pijnpunten blijven zitten in de onduidelijkheden ten aanzien van de wijze waarop Air France-KLM het bedrijf in de toekomst echt gezond gaat maken. Komt er nog een keer een emissie? Worden er onderdelen afgestoten? Wordt heel KLM misschien wel een keer afgestoten? Het zijn allemaal vragen waarbij wij te weinig invloed houden op de beantwoording.

Nee zeggen tegen dit wetsvoorstel, tegen deelname aan deze emissie, betekent echter hetzelfde als de handdoek in de ring gooien, en dat willen wij niet. Er is te veel werkgelegenheid mee gemoeid. Er zijn te grote economische belangen voor Nederland mee gediend. Als wij deze investering, want een investering is het, zij het met grote risico's, afzetten tegen de 10 miljard die we jaarlijks kwijt zijn aan massa-immigratie — die vergelijking had ik nog niet gemaakt in mijn eerste termijn — dan valt voor mijn fractie het eindoordeel over meedoen in deze emissie op: ja, laten we maar voorstemmen.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Strien. Dan is het woord aan de heer Frentrop namens de Fractie-Frentrop.

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

Voorzitter. Ik heb deze lange avond geleerd wat het beleid van de Nederlandse regering is ten aanzien van deelname in Air France-KLM. Dat beleid was van 2004 tot 2019, 15 jaar lang: we willen geen aandelen. In 2019 was het beleid: we willen evenveel aandelen als de Franse staat. Dat was toen 14%. Daarna was het beleid: nou ja, dat hoeft eigenlijk toch maar niet. Toen hebben we ons belang laten verwateren tot een toevallige 9,3%, ook al zakten we daarmee door de 10% die onze speciale commissaris veilig zou stellen. In 2022 is het beleid: hé, die 9,3% is eigenlijk het perfecte percentage om het publieke belang te waarborgen; we moeten niet meer hebben en we moeten niet minder hebben. Om precies te blijven op die 9,3% gaan we 220 miljoen euro uitgeven. Dat geld gaat naar de Franse staat.

Wat kopen we voor die 220 miljoen? Ik heb niet echt kunnen begrijpen wat we nu kopen. Ik heb wel een nieuwe reden gehoord, die ik wel kan begrijpen. De minister zei: via het belang in die holding hebben wij een informeel escalatiekanaal. Met andere woorden, als ambtenaren geen gehoor in Amstelveen vinden bij de directie van KLM, dan kunnen ze via Parijs proberen alsnog gehoor te krijgen. Dat is geen goed bestuur in Nederland, vind ik, vindt mijn fractie. Als

ambtenaren geen gehoor vinden, moet de minister de CEO van KLM bellen. Dat kost geen 220 miljoen.

Voorzitter. De kwaliteit van de wetgeving en het budgetrecht hebben de aandacht van deze Kamer. Ik wou afsluiten met het doen van een voorspelling. Ik voorspel dat de Algemene Rekenkamer volgend jaar rond deze tijd kritisch naar de doelmatigheid van deze uitgave zal kijken en daarover kritisch zal oordelen. Dan zal ik thuis, de krant lezend, wat brommerig tegen mijn vrouw zeggen: zie je wel, dat zei ik toch.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

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

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

Voorzitter. Ik dank de beide ministers voor hun beantwoording. Minister Kaag heeft wel heel lang gesproken. Ik wil haar bijzonder danken voor het uitvoerige, gedegen, complete en openhartige antwoord. Laat ik daarmee volstaan. Het is wel duidelijk wat ik bedoel, ook als ik terugkijk.

Voorzitter. Ik had in de eerste termijn over de staatsgaranties de vraag gesteld — de minister komt daarop terug — of de minister kan aangeven hoe de staatsgaranties ook na 2025 gewaarborgd blijven. Ik voeg daar nu nog aan toe: welke aanpak ziet de minister voor zich om die staatsgaranties te verlengen en gaat de minister daarover tijdig overleggen met de board van de holding? Mijn fractie zou het heel verstandig en heel belangrijk vinden dat we niet voor onaangename verrassingen worden geplaagd t.z.t., zeker nu we vandaag stemmen over deze investering.

Ik dank minister Harbers voor zijn beantwoording van onze vragen over de beschaafde arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. Aan het eerste is redelijk voldaan wellicht. Dat zullen we morgen weten. De arbeidsomstandigheden vergen een langere aanpak. Begrijp ik van de minister dat hij nu toezeft dat niet alleen de Tweede Kamer, maar ook de Eerste Kamer wordt geïnformeerd? Wij zouden als Eerste Kamer — dat geldt ook voor de Tweede Kamer, denk ik — met name informatie willen hebben over welke grote stappen naar een oplossing zijn gezet binnen een maand. Als het dan namelijk niet gebeurd is, dan gaan we een heel vervelende zomer in voor passagiers, personeel en voor het hele bedrijf, KLM en Schiphol. Dan komt ook de reputatie van ons als een open land van kwaliteit in gevaar.

Mijn fractie zal dit voorstel overigens steunen. Ik zeg het nu maar vast. Het is afwegen. Ik sluit me aan bij wat de heer Van Strien zei. Er is al veel geïnvesteerd. Je kunt nu niet zeggen: we gaan een stap terug zetten. Wij willen de ingeslagen weg eigenlijk voortzetten. Er is geen weg terug.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Van Rooijen. Dan is het woord aan de heer Schalk namens de SGP.

**De heer Schalk (SGP):**

Dank u wel, voorzitter. Natuurlijk ook dank aan beide ministers voor de beantwoording.

Ik heb een paar resumerende opmerkingen. We hebben het uitvoerig gehad over het belang dat gezocht wordt, 9,3%. Ik hoef daar niet veel woorden aan toe te voegen. We hebben ook begrepen dat er een ondergrens is van 5% om in ieder geval voldoende te invloed te blijven borgen, ook in de toekomst. Mijn vraag aan de minister zou nog zijn of ze ook kan bevestigen dat dat dan ook het uitgangspunt is, zodat we een volgende keer niet weer moeten nadenken of we nou wel of niet willen verwateren, maar dat we in ieder geval bij wijze van spreken voor de komende jaren aangeven dat wij kiezen voor invloed. Dat betekent dat we ook bij een volgende emissie vanuit dat uitgangspunt moeten nadenken welk percentage van belang gehandhaafd zou moeten worden.

Er was één opmerking van de minister die ik enigszins discutabel vond. Die ging over de 75% die naar de Franse staatskas gaat. De minister geeft aan dat ze niet kan zeggen of dat het Nederlandse geld is dat naar de staatskas gaat. Volgens mij werkt het zo niet. Er is een aandelenemissie. Er komt een grote hoeveelheid geld. Je kunt niet zeggen: dit eurootje is van Nederland, dus dat gaat daar maar niet naartoe. 75% van het Nederlandse geld gaat gewoon naar Frankrijk. Dat zal toch op de een of andere manier uitgelegd moeten worden aan de burgers van dit land.

Voorzitter. Ik had nog één opmerking over iets wat misschien niet zo goed begrepen werd in het debatje met minister Harbers. Dat ging over de invloed die we hebben op duurzaamheid. De Nederlandse ambitie is heel duidelijk. Verandert die Nederlandse ambitie nou bij de aandelenemissie, ja of nee?

Ten slotte. Het risico van verdampen heb ik genoemd. Ik zie dat als een incidenteel risico. Het risico van verwateren is een structureel risico. Voor de fractie van de SGP is duidelijk dat we niet dat structurele risico willen lopen. Mijn fractie zal dus voor deze aandelenemissie stemmen.

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Schalk. Dan is het woord aan de heer Ester namens de ChristenUnie.

**De heer Ester (ChristenUnie):**

Voorzitter, dank. We kijken terug op een lang, maar goed inhoudelijk en toch ook wel plezierig debat. Dank aan de beide bewindslieden voor de beantwoording van onze vragen. Dank ook aan de ambtelijke staf. Ik ben altijd diep onder de indruk van de kwaliteit van het Nederlandse ambtenarenkorps. Ook dat is vanavond gebleken.

Ik ga niet mijn argumentatie uit de eerste termijn herhalen. De ChristenUnie-fractie — laat mij dat uitspreken — heeft er vertrouwen in dat het kabinet alles uit de kast zal halen om het bredewelvaartsperspectief te laten landen. Dat is ook hard nodig. Het publieke belang dient te worden

geborgd. We zullen dat proces als fractie nauwgezet volgen. De lijn uit dit debat is helder, zo lijkt mij. Zet niet alleen in op de bedrijfsmatige performance, maar ook op de verduurzaming, de leefbaarheid en de netwerkkwaliteit. Operationaliseer deze maatschappelijke doelstelling op een heldere manier. Dat is zeer essentieel in onze visie. Ik geef en ik gaf de bewindslieden mee om veel meer te investeren in het bepalen van wat nu eigenlijk de positieve opbrengsten zijn van die aandelenemissie. Dat kan niet altijd volgens kwantitatieve modellen — dat hoeft misschien ook niet — maar we kunnen veel meer doen dan we nu doen. Ik denk dat dat voor de maatschappelijke impact van deze beslissing vanavond uitermate cruciaal is. Het gaat om veel geld en we hebben veel hardere onderbouwingsgegevens nodig. Daarnaast hebben we een heldere toekomstvisie nodig op het bedrijfs- en verdienmodel van KLM. Ook dat is uitvoerig besproken. Er moet ook gekeken worden naar vlootbeperking, naar vluchtbeperking moet ik zeggen, en naar afname van de geluidhinder en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als tweede aandeelhouder, en dat hopen we toch te blijven, hebben we sturingskracht en invloed. Dat geldt ook voor de verbetering van de arbeidsvoorwaarden. Ik ging daar straks even kort op in.

Voorzitter. Alles afwegend stemt de ChristenUniefractie voor het wetsvoorstel.

**De voorzitter:**

Dank u wel, meneer Ester. Dan is het woord aan de heer Dessing namens Forum voor Democratie.

**De heer Dessing (FVD):**

Voorzitter, dank u wel. Ik houd het kort. Ik dank beide ministers voor de open en eerlijke antwoorden. Ik dank de collega's voor een goed inhoudelijk debat. Het zal duidelijk zijn: de fractie van Forum voor Democratie is voor een sterke positie van KLM in de Air France-KLM-holding. De versterking van de positie door deze aandelenemissie vinden wij essentieel en die zullen wij daarom ook steunen.

De antwoorden op de vraag in hoeverre de duurzaamheidseisen wringen met die economische positie door de aandelenemissie, zijn nog niet helemaal naar onze tevredenheid. Een discussie daarover zal ongetwijfeld nog volgen in het luchtvaartdebat dat we met elkaar gaan hebben. Dat debat zal ik met zeer veel belangstelling gaan volgen en ik zal er zeker ook aan gaan deelnemen.

**De voorzitter:**

Dank aan meneer Dessing. Wenst een van de leden in 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? Ja? Dan geef ik het woord aan de minister van Financiën.

**Minister Kaag:**

Voorzitter. Als ik het goed heb, zijn er twee vragen aan mij gesteld en zijn er twee vragen aan collega Harbers gesteld.

De heer Schalk in eerste instantie vroeg of ik kan bevestigen dat we voor de komende jaren invloed willen houden. Ja.

Dan vroeg hij of ik kan zeggen dat we nooit meer hier zullen terugkomen, omdat er geen risico op verwatering is. Dat kan ik niet zeggen, maar we willen natuurlijk invloed behouden. Ik hoop wel dat we niet elke keer of te vaak dit soort debatten moeten voeren.

Dan een vraag van de heer Van Rooijen. Wat gaat u doen als de staatsgaranties in 2025 aflopen? Ze lopen niet af in 2025. Het gaat om een opzegtermijn van vijf jaar. Pas als Air France-KLM deze opzegtermijn inroept, gaat de termijn van vijf jaar lopen. Na deze termijn van vijf jaar zouden de staatsgaranties aflopen. Tot nu toe heeft Air France-KLM deze staatsgaranties niet opgezegd.

Dan ga ik gelijk door naar de motie-Otten c.s. op stuk letter A. Ik ga in op het dictum: verzoekt de regering om in overleg met KLM te treden over de mogelijkheden om het totaal van de uitstaande leningen en garanties verstrekt door de Nederlandse Staat aan KLM uiterlijk eind 2022 met minimaal 500 miljoen te verminderen. In 2020 zijn afspraken gemaakt met de banken en KLM, zoals de heer Otten weet, over het verstrekken van een leninggarantie. Op dit moment is de zogeheten direct exposure onder de lening en de garantie afgenomen door de recente afbetaling van 311 miljoen. Er staat op dit moment nog 277 miljoen uit op de directe lening en 354 miljoen onder de RCF. Over de terugbetaling zijn afspraken gemaakt, een subordination agreement, waarbij is afgesproken dat de banken eerst terugbetaald moeten worden voordat de lening van de Nederlandse Staat wordt terugbetaald. Het is niet het moment om weer in afspraken te treden die in 2020 zijn gemaakt en die de onderneming de nodige steun hebben verstrekt om door de crisis heen te komen. Er is ook een mechanisme in de banklening opgenomen waardoor KLM een terugbetaling moet doen als de kaspositie te hoog is. Er zit dus al een bescherming in de documentatie als KLM de liquiditeit niet nodig heeft. Op basis daarvan ontraad ik deze motie.

**De voorzitter:**

Dank u wel, minister. Dan geef ik het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

**Minister Harbers:**

Voorzitter. Dank u wel. Twee vragen nog. De heer Schalk gaf zijn vraag heel concreet weer: of onze ambitie ten aanzien van duurzaamheid verandert bij deelname aan deze emissie. Het antwoord is nee. De ambitie verandert niet, die staat. Het antwoord straks ging over hoe we mede door het aandeelhouderschap daar nog verder invulling aan kunnen geven.

Mevrouw Prast memoreerde inderdaad dat ik één vraag vergeten was te beantwoorden. Zij was zo slim om dan maar gelijk een toezegging te vragen, maar daar ben ik toch een beetje streng in. Dat doe ik nog niet. Er is een reden, ook inhoudelijk, waarom wij transferpassagiers niet op die wijze belasten. Je ziet wereldwijd dat overall passagiers van belang zijn om een goed netwerk met voldoende intercontinentale verbindingen te kunnen onderhouden, ook met voldoende frequente vluchten. Wereldwijd zien landen het belang van transferpassagiers. Die transferpassagiers kunnen ook op buitenlandse luchthavens overstappen. Door de vrijstelling van transfer wordt voorkomen dat transfer-

passagiers dubbel betalen, namelijk op de luchthaven van vertrek en op de overstapluchthaven.

Daarachter zat natuurlijk het vraagstuk dat mevrouw Prast in eerste termijn aangaf: wat heeft Nederland er dan aan en hebben we dan alleen de lasten daarvan? Naar mijn overtuiging hebben we daar ook voordelen van, want het levert uiteindelijk op dat de Nederlandse reiziger een veel meer dan gemiddeld aantal bestemmingen heeft dat hij rechtstreeks kan bereiken ten opzichte van landen met een vergelijkbare omvang. Dat is de reden waarom wij niet focussen op die transferpassagiers, maar wel, zoals in eerste termijn uitvoering is uiteengezet, met verdere gedachten komen over het bestemmingennetwerk en de bijbehorende netwerkqualiteit. Zoals aangegeven besluit het kabinet later dit jaar daarover en dient het voorstellen in bij beide Kamers.

Dank u wel.

**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 het wetsvoorstel? Dat is het geval.

Ik stel voor dat wij nu direct gaan stemmen over het wetsvoorstel, zonder schorsing, als u zich daarin kunt vinden. De heer Otten.

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

Wij zijn heel erg gerustgesteld door de antwoorden die wij net kregen van de minister van Financiën. Er is blijkbaar toch een hele goede regeling in die faciliteit. Het was ons niet bekend dat die bij extra cash afloopt. Dat is heel goed nieuws. Die exposure loopt dus al vanzelf terug. Op basis daarvan besluiten we onze motie voorlopig aan te houden. Die hoeft dus niet in stemming te komen.

**De voorzitter:**

Aan te houden of in te trekken?

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

We houden de motie nog even aan totdat we duidelijk ... We kunnen er later altijd nog op terugkomen. Voorlopig houden we de motie aan.

**De voorzitter:**

U houdt de motie even boven de markt. Kan de Kamer zich daarin vinden? Dan wordt de motie van de stemmingslijst afgevoerd.

Op verzoek van de heer Otten stel ik voor zijn motie (36108, letter A) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

**De voorzitter:**

Dan gaan wij nu stemmen over het wetsvoorstel 36108 inzake de Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM.