

3

Zesde incidentele suppletoire begroting inzake steunmaatregelen KLM

Aan de orde is de behandeling van:

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

De **voorzitter**:

Thans is aan de orde de behandeling van het wetsvoorstel 35505, Wijziging van de begrotingsstaat van het ministerie van Financiën voor het jaar 2020.

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Frentrop.



De heer **Frentrop** (FvD):

Voorzitter. De fractie van Forum voor Democratie is voorstander van het verlenen van overheidssteun aan de KLM. Dit standpunt is niet alleen gebaseerd op economische gronden, maar ook gebaseerd op emotie, want wij zijn trots op de KLM. We zijn er trots op dat Nederland een nationale luchtvaartmaatschappij heeft. Maar dat emotie meespeelt in onze besluitvorming betekent niet dat we vinden dat er blindelings belastinggeld moet worden overgemaakt. Het gaat om een groot bedrag. Het gaat weliswaar om minder dan het geld dat de regering wil inzetten om bedrijven in andere Europese landen te helpen — iets wat we een slecht plan vinden en waar we het later vandaag nog over gaan hebben — maar de 3,4 miljard die de KLM nodig heeft, is, als ik het doorreken over 7 miljoen belasting betalende huishoudens in Nederland, bijna €500 per huishouden.

Voorzitter. De minister vraagt het gemiddelde Nederlandse gezin de KLM een voucher te geven van bijna €500. Hij verzekert ons dat die voucher binnen zes jaar wordt terugbetaald. Met het eerste deel van deze propositie zijn we het eens, maar om het tweede deel maken we ons wat zorgen. Om te overleven, maar ook om steun terug te betalen, moet de KLM de concurrentiestrijd winnen in een ongetwijfeld veel moeilijker luchtvaartmarkt dan voorheen. Dat wordt een zware opgave. Een bedrijf dat voor zo'n zware opgave staat, moet je geen extra lasten gaan opleggen. Bij de KLM doet de minister dat juist wel. Dat is onverstandig. Dat is niet alleen slecht voor de KLM, dat is ook slecht voor de belastingbetaler — voor wie de minister hier zit — want die loopt extra risico dat zijn voucher waardeloos wordt.

Drie stenen krijgt de KLM om de nek gebonden. Om te beginnen wordt geld geleend aan de KLM tegen een hoge rente. Dat moet van Brussel, zo begrepen wij, want daar denkt men op die manier marktverstoringen tegen te gaan. Dat is bizar denken. Wij willen de markt immers verstoren. Wij willen KLM helpen overleven. Maar goed, de regering heeft de Europese Unie lief en is bereid om alle regels die vanuit Brussel worden opgelegd, te volgen, ook de domme. Het zij zo. Wat we niet kunnen begrijpen, is dat de minister,

boven op de extra lasten die de landvoogden in Brussel opleggen, zelf ook nog eens extra voorwaarden wil opleggen aan de KLM. Het voorstel is dat de overheid belastinggeld inzet om een bedrijf te helpen, dat Brussel die steun extra duur maakt en dat de minister vervolgens nog eens extra hoge kosten oplegt aan een bedrijf dat in het nauw zit. Deze Kamer heeft tot taak de kwaliteit van wetsvoorstellen te beoordelen. Deze aanpak deugt niet. De fractie van Forum voor Democratie meent dat met name twee voorwaarden uit het steunpakket fnuikend werken. Iedereen wil minder geluidsoverlast en minder luchtvervuiling, maar dit is niet het moment om de KLM te dwingen daar extra op in te zetten. Het gaat er nu om dat de KLM overleeft. Wat doen wij? Wij werpen de drenkeling een reddingsboei toe. Daar moeten geen gewichten aan vastzitten. Een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij kunnen niet werken binnen kantooruren, ook niet binnen de 07.00 uur 's ochtends en 23.00 uur 's avonds die op Schiphol als dag worden gedefinieerd. De Staat stelt als voorwaarde dat de KLM meewerkt aan het terugbrengen van het aantal nachtvluchten, eerst van 32.000 naar 29.000 per jaar en vervolgens nog eens verder naar 25.000. Juist die tweede, extra draai aan de schroef is volgens ons niet verantwoord. Die zal er namelijk in resulteren dat de hub- en spokefunctie van Schiphol wordt aangetast, omdat de KLM dan minder vluchten uit de VS kan laten landen in de vroege ochtend, waardoor de KLM minder passagiers uit de VS zal trekken, zodat de concurrentiepositie van de KLM verslechtert. Daarmee is die voorwaarde strijdig met het doel van de steunverlening. Ook zal dochter Transavia, als er minder nachtvluchten komen, niet drie keer per dag maar hooguit twee keer per dag heen en weer kunnen vliegen naar de zon- en strandbestemmingen. Dat is een ernstige aantasting van het verdienmodel van Transavia en het is niet verstandig om nu zo'n zware last op te leggen aan een bedrijf in doodsnood.

Voorzitter. De derde last die KLM wordt opgelegd, is de uitstoot van CO₂. Vliegtuigen verbruiken brandstof. Al voordat het coronavirus losbrak, heeft KLM afspraken gemaakt over duurzaamheid. KLM neemt al deel in een fabriek voor biobrandstof en heeft vanaf 2022 een afnameverplichting voor de biokerosine die daar zal worden gemaakt. Die fabriek levert overigens niet genoeg; KLM moet ook elders inkopen, en die biobrandstof is duur. Wij schatten dat biokerosine drie keer zo duur is als gewone kerosine. Brandstof bedraagt ongeveer een derde van de kosten van KLM. Biobrandstof bijmengen betekent dat de totale kosten eerder met een procent of tien zullen toenemen, terwijl dat bijmengen geen merkbare bijdrage oplevert aan het tegengaan van de opwarming van de aarde. Terwijl de minister zo de kosten opdrijft, vraagt hij de KLM ook om een plan te maken om de kosten met 15% te verlagen. Dat spoot niet. Biokerosine eisen is symboolpolitiek. Volgens mij zijn alle politieke partijen er nu wel van overtuigd dat biobrandstof voor energiecentrales een dure vergissing was, duurder overigens dan elke vorm van steun aan KLM. Dat was weggegooid geld. Dan moeten we nu, van een bedrijf dat vecht om te overleven, niet eisen dat het extra kosten gaat maken om biobrandstof te gebruiken. Dat is onverantwoord; dat is slechte wetgeving. Dat is het soort wet dat deze Kamer juist niet moet laten passeren.

Tegelijkertijd moeten we haast maken. De KLM heeft geld nodig om te overleven. Ik wil de minister daarom de volgende twee vragen stellen. Is de minister het met ons eens dat het bedrijfseconomisch onverstandig is om de KLM extra lasten op te leggen op het moeilijkste moment in de

rijke geschiedenis van de onderneming? Over mijn tweede vraag geloof ik dat de minister al een toezegging heeft gedaan aan de Tweede Kamer: kan de minister aangeven hoeveel extra kosten de gestelde voorwaarden voor de KLM gaan bedragen? Dat zien wij liefst uitgesplitst in de door Brussel opgelegde extra kosten, de kosten wegens duurzaamheidseisen en de gedeelde kosten door de eisen ten aanzien van nachtvluchten.

Ik heb ook een oplossing voor de geschetste problematiek, en nog twee vragen.

Voorzitter. De minister heeft vorig jaar meer dan 700 miljoen belastinggeld uitgegeven, alleen om zeggenschap te krijgen bij Air France-KLM. Die miljoenen zijn niet naar de KLM gegaan, maar naar de aandeelhouders die hun stukken tijdig aan de Staat der Nederlanden hebben verkocht en die zich nu in de handen zullen wrijven. Dat geldt is weggegooid geld gebleken, want Nederland heeft geen extra zeggenschap gekregen in de holding. Slechts de Franse staat bepaalt wat daar gebeurt. Maar nu heeft de minister wel bedongen dat er een government state agent wordt aangesteld bij KLM. Dat is een beetje een vreemde Engels naam, een regeringsstaatsagent. Kunnen we daar geen Nederlands woord voor verzinnen, "staatsopzichter" misschien? Hoe dan ook, die state agent moet erop toezien dat KLM zich aan de voorwaarden houdt. Ik denk dat we daarvoor wel een oplossing kunnen vinden, want volgens Forum voor Democratie moeten we tegengesteld denken. Het gaat er niet om of de KLM zich aan de voorwaarden houdt. Het is van veel groter belang dat de regering in de gaten houdt of de gestelde voorwaarden KLM niet de nek omdraaien. Dat is in het belang van de onderneming en dat is in het belang van de Nederlandse belastingbetaler. De komende zes jaar lopen de belangen van de nationale luchtvaartmaatschappij en die van de Nederlandse burger parallel.

De government state agent zit er voor ons en voor de KLM. Daarom de volgende vraag aan de minister, waarbij ik ervan uitga dat hij niet bereid is om de gewraakte voorwaarden bij de steunverlening nu reeds te laten vervallen. Zou de minister ons willen toezeggen dat het takenpakket van de government state agent wordt uitgebreid, in die zin dat hij ook in de gaten houdt of de voorwaarden de concurrentiepositie van de KLM niet schaden? En dan een tweede en laatste vraag. Als dan mocht blijken — wij denken dat dat zal gebeuren — dat de voorwaarden ondraaglijk zijn voor de KLM, is de minister dan alsnog bereid om de voorwaarden betreffende biobrandstof en nachtvluchten te verzachten tot een voor de onderneming draaglijk niveau?

Voorzitter. Wij van Forum voor Democratie vinden dat op dit cruciale moment het voortbestaan van KLM prioriteit moet hebben boven wensen op het gebied van duurzaamheid. Die wensen komen pas weer aan bod als de KLM is gered en nadat de steun is terugbetaald. Dat lijkt ons nou verstandig beleid.

Dank u wel.

De voorzitter:

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

□

De heer Crone (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb mijn telefoon nu in de vliegstand, want gisteren werd ik tijdens het debat met de heer Wiebes twee keer gebeld en dat mocht niet van de voorzitter, overigens terecht. Ik heb hem dus niet in vliegstand vanwege KLM, want die houden we in de lucht.

Voorzitter. Ik wil beide bewindslieden danken voor hun intensieve werk, grondige werk. Er is veel gedaan en hard gewerkt, ook door de ambtelijke staven — die mogen wel eens genoemd worden — om te redden wat er te redden valt. Het is natuurlijk ook bijzonder wat de werknemers en vele andere betrokkenen in de sector overkomen moet zijn qua onzekerheid van de ene op de andere dag. Ik weet er toevallig wat van, want ik heb ooit nog onderhandeld over de cao's toen ik nog bij de Vervoersbond FNV werkte. Dat is zo lang geleden dat het wel niet meer geldig zal zijn, maar ik weet wat voor sector het is, wat voor Stuyvesantgevoel er vroeger was en nog steeds is, enzovoorts. Er zijn ook grote publieke belangen in het geding. Ik ben dus blij met de verlengde garantie, dat de opzegtermijn van eventuele functies en dergelijke langer is. Toch zien wij nog heel ernstige onbalansen in het pakket, dus we zijn er nog niet zomaar van overtuigd dat we het pakket zoals het er nu ligt kunnen steunen.

Ik zal langs een aantal punten heen gaan. Dat is allereerst wat de heer Frentrop al zei: het bedrijf is al overladen met schulden. Waarom dan nog meer schulden? Ik heb gisteren al verwezen — dat doe ik nu ook graag — naar de nieuwe zestien adviespunten van de Algemene Rekenkamer bij steun aan grote ondernemingen. Die waarschuwt juist voor al dit soort punten. Dat zijn punten die ik in de schriftelijke behandeling naar voren heb gebracht de afgelopen maand, in verschillende stukken, maar de antwoorden van het kabinet zijn me toch niet voldoende. Want wat is de hoofdlijn? Nog meer schulden? Terwijl je zou moeten zeggen, zoals de Rekenkamer ook doet, dat de aandeelhouders moeten bijstorten, omdat die het grootste belang hebben bij continuïteit. Mijn tweede hoofdpunt is dat er geen realistische scenario's zijn gemaakt voor de toekomst. Beide ministers zijn niet te optimistisch. Hebben zij zichzelf niet gelijk in de hoek geveerd door meteen al te roepen: whatever it takes? Is dit de Draghi van KLM? Hoe hard zijn dan de voorwaarden die gesteld worden?

Mijn eerste punt is dus — de heer Frentrop zei het ook al — waarom nog meer schulden? Waarom een achtergestelde lening en niet een preferente lening of bijstorten van aandelen? Want juist nu het bedrijf overladen is met schulden, komt er nog 3,5 miljard bij met staatsgarantie en achtergestelde. De solvabiliteit verslechtert dus verder en er is al jarenlang overcreditering bij KLM. Dus nog meer schuld en als extra snoepje van de week dus ook nog achtergesteld. Maar er is ook geen terugvaloptie, want wat gebeurt er als dit niet voldoende is? Er is geen plan B. Ook de Rekenkamer bracht dat vorige week naar voren: maak altijd een plan B.

De minister kan dus in deze omstandigheden bijna niets anders meer doen dan het bedrijf meer naar zich toe trekken, met garanties of eigen vermogen, om het bedrijf dan weer te laten uitvliegen als het weer op eigen benen staat. Want aandelen hoeven natuurlijk niet eeuwig in onze handen te zijn, zoals ook bleek bij de oorspronkelijke verkoop van KLM aan Air France. Dat kostte ongeveer 700 miljoen

voor het hele bedrijf. En nu hebben we een jaar geleden voor 700 miljoen 14% teruggekocht. Het gaat op en neer, maar in dit stadium lijkt ons dit bijna onvermijdelijk.

Voorzitter. Een bail-in. Dat is natuurlijk ook een belangrijk advies en daar is ook in de Tweede Kamer uitvoerig over gesproken. De minister van Financiën zei al heel snel: whatever it takes, en noemde meteen al publiek grote bedragen. Ja, dan gaan de anderen natuurlijk achteroverzitten. Daar waarschuwt de Rekenkamer ook voor. De minister heeft dus nu wel de rit omlaag georganiseerd. Want een schuld, ook al is die achtergesteld, is in een overgecrediteerde onderneming natuurlijk net zo onzeker als aandelen of whatever. Dus waarom heeft de minister hier niet gekozen voor een preferent aandeel? Ik snap dat hij zegt: ik wil er niet voluit in. Maar het alternatief is dat hij nu aan de achterste mem ligt, want hij is de laatste die schulden mag opeisen.

Is nu de kans op een bail-in voorbij, zo vraag ik. Want het is toch duidelijk dat de anderen daar wel zo over denken? Ik heb daar verschillende malen naar gevraagd, en in het schriftelijk antwoord geeft de minister dat ook gewoon toe. Hij zegt: het is duidelijk dat de andere partijen, zoals leasebedrijven en brandstofleveranciers, tot nu toe geen enkele bijdrage leveren, maar ze gaan toch meebetalen als er nieuwe contracten komen, want dadelijk is er een lagere operatie, is er minder brandstof nodig, en zijn er minder vliegtuigen. Ja, dat haal je de koekoek! Moeten we ze ook nog gaan betalen terwijl er geen groei is of geen continuïteit in de groei is? De minister bevestigt hiermee dat ze dus niks hebben betaald aan het steunpakket tot nu toe of aan het weer op de been krijgen van KLM. Dat is toch gek? Waarom is er geen haircut overwogen? Waarom is er niet gezegd: de overheid zit op preferente aandelen of koopt aandelen bij, maar dat doen we pas als iedereen bijvoorbeeld 15% inlevert? Dat is vergelijkbaar met de korting die de overheid moet doen. Maar nu is de onderhandelingspositie van de minister toch niet meer sterk, want het pakket ligt er al, inclusief het achtergestelde karakter.

Wel moest de factor arbeid, moesten de werknemers onmiddellijk inleveren. Die werden of betaald door de overheid, of ze zijn ontslagen, c.q. contracten zijn niet verlengd. Het bedrijf is natuurlijk een van de eerste die een uitzondering kregen op de regel rond ontslagen. En de flexwerkers hebben natuurlijk überhaupt ook al weinig zeggenschap gehad om te mogen blijven. Ik kom dus toch nog even terug op die uitspraak "whatever it takes". Ik zou weleens willen weten: was het niet slimmer geweest om een hardere lijn te kiezen, zodat de tegenstanders, desnoods met de vrees van surseance, zouden denken: we moeten nu toch ook bewegen en we moeten ook meebetalen? Zo is het bij de HEMA gegaan. Daar werkte het dus wél, want daar heeft men ons uiteindelijk niet nodig. Dat was gisteren het argument van de heer Wiebes. Hij zei: goed dat ik niet te snel beweeg en ik niet meteen bij HEMA op de stoep ben gaan staan, want nu hebben de partijen het zelf opgelost en staan ze in de rij om het toch weer samen op te lossen. Ik wil niet zeggen dat het vergelijkbaar is, maar ik wil wel aan de minister vragen: waarom was het daar nou wel mogelijk, en waarom is hier de overheid de vragende partij geworden, en niet de bemiddelaar, de helper of last resort? De Rekenkamer beklemtoonde ook dat dat een goede strategie zou zijn. Maar heeft de minister nu nog een drukmiddel? Kan hij bijvoorbeeld voordat de tweede tranche wordt uitgekeerd, daar nog voorwaardelijk aan maken dat de ...

Voorzitter, ik vind het natuurlijk helemaal goed dat de minister voortdurend op zijn telefoon zit te kijken, maar ik krijg hier het gevoel dat hij alles wat ik vraag in zit te tikken, of ...? Maar goed. Ik had het niet moeten zeggen, want ik zie nu dat hij dit wél heeft gehoord.

Minister Hoekstra:

Jazeker. Ik kan het bijna woordelijk reproduceren. En de heer Wiebes heeft gisteren ook van het debat genoten, heb ik begrepen. De casus-HEMA en de casus-KLM zijn wel degelijk anders, maar ik zal zo meteen, in mij eerste termijn, daarop ingaan.

De heer Crone (PvdA):

Ja, ja, helemaal goed. Ik had dit niet moeten zeggen, voorzitter.

Maar misschien kan er nog iets voorwaardelijks gebeuren voordat de tweede tranche wordt uitgekeerd, en zijn er nog andere stokken achter de deur. Ik lees daarover niets in de stukken, maar ik wil dit toch wel overtuigend horen.

Ik ben wel blij dat de minister de motie-Nijboer heeft omarmd in de Tweede Kamer, want die ziet er ook op dat er toch extra druk op een bail-in moet komen. De minister heeft dit al omarmd, maar ik ben benieuwd hoe hij dat dan gaat invullen.

Voorzitter. Ik ben blij dat het kabinet wel degelijk de vakbonden en de werkgever een perspectief heeft gegeven op hoe het de claim van 15% kostenreductie wil invullen. Ik snap wel dat u een indicatie hebt gegeven: de sterkste schouders dragen de zwaarste lasten. Ik heb daar een keer zelf aan tafel gezeten, en ik weet dat er acht vakbonden zijn. Ik weet bijvoorbeeld hoe sterk de positie van de categorale bonden is. Zij kunnen de rest knevelen. Daarom vind ik het terecht dat u daar balans in aanbrengt, zodat niet de sterkste bonden, en dat zijn meestal de piloten, weer goed voor zichzelf zorgen en de andere niet. Ik las ergens dat dit het private bedrijf is met relatief de meeste mensen boven de Balkenendenorm, dus die sociale insteek van het kabinet steun ik van harte. Maar ik ben ook blij dat u hebt gezegd: natuurlijk is er in dit geval ook onderhandelingsvrijheid. Het is dus geen dictaat, maar het geeft denk ik wel terecht vanuit de belastingbetaler aan dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen. Ik ga me dus niet bemoeien met de details, want dan bemoei ik me met de onderhandelingsvrijheid.

Voorzitter. Dan de genoemde lastenverdeling over de toekomst. Het is, hoe we het verder ook invullen, een overbruggingskrediet. Maar bij een overbruggingskrediet moet je natuurlijk weten hoe het er aan de andere kant van de brug uitziet. Het kabinet is hier wel buitengewoon optimistisch door te zeggen dat 2023 alweer volledig herstel tot het niveau van 2019 te zien zal geven. Bent u niet de enige in de hele luchtvaartsector die dat denkt? Want we weten toch allemaal dat er twee sterke invloeden op de groei van de luchtvaartsector zijn? Allereerst is dat natuurlijk de economische krimp, gecombineerd met dat mensen meer thuis zullen gaan vergaderen en niet zo veel meer puur om economische redenen op reis zullen gaan. En daarnaast is er de nog de klimaatproblematiek. We weten allemaal dat de doelstellingen voor de luchtvaart zeer laag zijn, vergeleken bij andere sectoren. Zoals alle andere financiële instellingen,

zoals verzekeraars, tegenwoordig klimaatrisico's inboeken, is het zeer denkbaar dat ook hier maatregelen zullen komen, is het niet voor 2023, dan toch zeker snel daarna, dat de sector sneller omlaag moet met zijn emissies. Ik vraag in dat opzicht dus ook naar een plan B. Want als er structureel minder groei is, zowel economisch gedreven als uit klimaat-overwegingen — die twee kunnen samengaan — is niet alleen de vraag of u in 2023 dit groeipad haalt, maar ook daarna. Die risico's zouden op z'n minst moeten worden ingeprijsd in andere scenario's. Ik heb in de schriftelijke ronde gevraagd of scenario's kunnen worden verkend waarin fair prices gelden: accijnzen zijn dan normaal, de CO₂-taks is dan normaal en dat geldt ook voor andere milieudoelstellingen. Ik dank u voor het antwoord, maar u zegt dat u die scenario's niet hoeft te maken, want we weten al dat de sector nu slechts 20% tot 50% van zijn maatschappelijke kosten goedmaakt. Dus u weet dat de kosten vanuit milieuoogpunt een keer omhoog zullen moeten. Dus dan staat er toch druk op? Dan gaan we nu eerste de vuile kant op investeren, met belastinggeld, en als dan het milieudoel moet worden gehaald, gaan we dat dan afschrijven en vervolgens met subsidie de groene investeringen van het bedrijf weer steunen? Gisteren hadden we hierover nog een debat met de heer Wiebes, die toezegde dat we dat juist niet gaan doen: niet voor Schiphol, maar in het algemeen gaan we niet als overheid met staatssteun eerst de vuile investeringen faciliteren en daarna weer de groene. Dus ik hoop dat dat in de KLM-case ook niet gebeurt, maar het ziet er eigenlijk wel naar uit.

Voorzitter. Natuurlijk moet die milieuaanpak internationaal gebeuren. Heeft de minister stappen ondernomen dat samen met de omliggende landen en de Europese Commissie de accijnzen op kerosine, de CO₂-heffing en dergelijke snel op hetzelfde hogere niveau komen, zodat we een gelijk speelveld krijgen?

Een lager groeipad heeft natuurlijk een enorme impact op de hubfunctie — ook de heer Frentrup sprak daar al over — en de main carrier KLM. Want wij vinden het zeker een publiek belang dat de netwerkhubfunctie overeind blijft. Ik heb u er net al voor geprezen dat dat gelukt is. Maar daarbinnen zijn er nog veel keuzemogelijkheden. We zijn blij met die verlengde garantie, maar de relatieve positie van Schiphol was de laatste jaren ernstig aan het verzwakken ten opzichte van Londen, Frankfurt en Parijs, maar ook ten opzichte van Istanbul en Dubai. Dat is logisch: we waren voorloper, maar op een gegeven moment halen de anderen ons in. Wat gaat er nu in uw visie verder gebeuren met deze hubfunctie? Want corona zal een herstructurering opleveren van alle Europese posities. Komen we dan niet in de fase — ik durf het hier toch te zeggen — van een Europese industriepolitiek waarin we niet nostalgisch naar het verleden moeten blijven kijken, van "wij blijven de mooiste en grootste luchthaven van Noordwest-Europa", maar waarin we een betere plek veroveren, maar dan vlak onder de hele grote, maar nog wel met alle noodzakelijke verbindingen? Dan is het de vraag of een verstandige beperking op Schiphol niet de uitkomst zal zijn naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk, met minder goedkoop vakantieverkeer, en dat kan de noodzaak van Lelystad ook nog overbodig maken. Ik wil toch graag uw visie horen, juist op die hubfunctie en de structurele ontwikkelingen. Want er zijn veel studies verricht die zeggen: je kunt met 20% van de vluchten dezelfde hoogwaardige verbinding hebben met al onze economische kernsectoren, van New York tot waar

dan ook, en dat zal dan ten koste gaan — maar dat is een automatisme — van duurdere vakantievluchten en andere overbodige vluchten. Dus waarom niet voor dat scenario gekozen, waardoor je een heel ander investerings- en herstructureringspad krijgt dan het kabinet nu kiest? Het lijkt op business as usual.

Voorzitter. Ik vat het samen: waarom geen preferente lening of bijstorten op aandelen, maar een achtergestelde lening zodat we aan de laatste mem zitten? Dat heeft onze positie ook verzwakt bij de bail-in ten opzichte van de andere geldgevers. Waarom geen realistischer scenario's laten zien, zowel vanuit economische krimp als vanuit milieuoverwegingen? U bent veel te optimistisch dat we in 2023 alweer in het oude spoor zitten. Heeft u zichzelf niet te veel in de hoek geverfd door te snel te roepen "whatever it takes" en ook nog hele grote bedragen te noemen? Laten we hopen dat u nog wat in uw achterzak heeft en dat u ons ervan kunt overtuigen dat die bail-in en de economische scenario's beter zijn dan we tot nu toe uit de beantwoording van de schriftelijke vragen hebben begrepen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

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

□

De heer Van Apeldoorn (SP):

Voorzitter. "Doen wat nodig is." Onder dat motto vroeg en kreeg de regering sinds de uitbraak van de coronacrisis steun voor haar ongekend omvangrijke en volstrekt onorthodoxe maatregelen om de economie voor instorten te beschermen. Het regeerakkoord van rechtse partijen werd resoluut terzijde geschoven ten behoeve van ingrijpende maatregelen die konden rekenen op bijna Kamerbrede steun in de Tweede Kamer en ook hier. Ondernemingen die geconfronteerd werden met een ongekende terugval in omzet worden sinds de uitbraak van de coronacrisis met miljarden aan overheidssteun overeind gehouden. Dat stelt die bedrijven in staat personeel door te betalen in plaats van af te danken zoals bij de vorige crisis gebeurde, tot schade en schande van alles en iedereen. In plaats van meer markt en minder overheid, koerst de regering nu openlijk op meer overheid bij instortende markten. En dat is goed.

In beide Kamers heeft de SP die verandering van regeringskoers gesteund en daarmee ook steun verleend aan de verschillende noodpakketten en de daarbij behorende generieke maatregelen, omdat er gedaan werd wat nodig was. Maar vervolgens is het toch ook de vraag welke keuzes je binnen die algemene doelstellingen precies maakt, wie je generiek helpt en onder welke voorwaarden en welke specifieke maatregelen je nog meer neemt in aanvulling op het generieke beleid. En hier begint de schoen toch te wringen voor mijn fractie. Steeds vaker lijkt de regering keuzes te maken die de private sector prioriteit geven boven de publieke sector en boven de portemonnee van gewone mensen die getroffen zijn door deze crisis.

We hebben eerder kunnen constateren dat deze regering tot drie keer toe de wil van deze Kamer negeert en weigert de generieke huurstop in te voeren in enigerlei vorm en zo

mensen die het al niet makkelijk hebben in deze zware tijden een beetje tegemoet te komen. We hebben ook gezien dat de mannen en de vrouwen die in de frontlinie staan van de strijd tegen het coronavirus, de medewerkers in de zorg, wat de regeringscoalitie betreft niettegenstaande alle waardering voor hun cruciale werk er niets bij krijgen, "want dat moet maar in een volgende cao geregeld worden".

Voorzitter. Terwijl de huurders geen huurstop en de zorg-medewerkers geen salarisverhoging tegemoet mogen zien, reserveert het kabinet wel miljarden aan belastinggeld voor de redding van particuliere bedrijven: voor scheepsbouwer IHC, waar we gister over gesproken hebben, een steunpakket van meer dan het totale bedrag van 300 miljoen dat naar de redding van de culturele sector gaat, en nu 3,4 miljard voor KLM. De SP-fractie vindt dat de redding van een privaat bedrijf met publiek geld alleen gerechtvaardigd is als het gaat om grote publieke belangen, maar dan moet je die publieke belangen ook echt borgen door de manier waarop je dat bedrijf redt. Overigens vinden wij ook dat wat kennelijk wegens grote publieke belangen niet failliet mag gaan, uiteindelijk niet thuishoort in de vrije markt. Nationalisatie van de KLM zou voor ons daarom op termijn uiteindelijk de meest logische weg zijn.

Voorzitter. Mijn fractie deelt met de regering dat KLM een belangrijk bedrijf is en dat er met het voortbestaan van KLM veel werkgelegenheid gemoeid is, direct en indirect. Het redden van KLM kan daarom gerechtvaardigd zijn, maar alleen als je de publieke belangen dan ook echt zeker stelt. Dat publieke belang is voor de SP-fractie in de eerste plaats het behoud van werkgelegenheid; het behoud van de banen van de vrouwen en de mannen die KLM maken tot wat het is. Het zijn niet de aandeelhouders die de waarde van het bedrijf creëren, maar de mensen die vaak voor hele bescheiden salarissen bij de bagageafhandeling, het onderhoud, of als steward of stewardess, het bedrijf elke dag draaiende houden. Om hen moet het gaan.

Het borgen van publieke belangen bij het redden van een privaat bedrijf betekent voor ons ook zeggenschap. Je kan niet alle risico's eenzijdig bij de belastingbetaler leggen en er dan geen zeggenschap of deelname aan een hopelijk toekomstige waardestijging of winst voor terugkrijgen.

Naast de publieke economische belangen en het belang van de werkgelegenheid moet de overheid andere belangen bij haar afweging betrekken. De klimaatcrisis en de noodzakelijke overgang naar een duurzame economie is misschien wel de grootste uitdaging van onze tijd. Als de luchtvaartsector één ding niet is dan is het duurzaam. Hier ligt dus nog een enorme opgave.

Voorzitter. Wij kunnen het doel van het redden van KLM wel steunen, maar dan wel op basis van deze uitgangspunten: 1. het behoud van werkgelegenheid en het centraal stellen van de belangen van gewone werknemers, 2. zeggenschap, en 3. verduurzaming. Het is dan ook vanuit deze uitgangspunten dat wij eerder een aantal kritische vragen hebben gesteld aan de regering. Wij waren ook niet de enige. Maar als ik het voorliggende pakket vanuit dat perspectief bezie en langs die meetlat leg, dan kan ik niet anders dan zwaar teleurgesteld zijn. Ik wil deze drie hoofdpunten nu langslopen. Bij elk punt heb ik dan nog enkele vragen.

In de eerste plaats is het voor mijn fractie onbegrijpelijk dat de vakbonden niet betrokken zijn bij dit plan. Hoe kan je een bedrijf en de banen die daarbij horen willen redden zonder met de werknemers en hun vertegenwoordigers te spreken? Ik krijg daar graag een reactie op van de minister.

Waarom wordt het behoud van werkgelegenheid niet afgedwongen in de voorwaarden? Het klopt toch dat hierover niets is afgesproken en dat gedwongen ontslagen bij de van de KLM gevraagde kostenreductie niet uitgesloten zijn, zo vraag ik de minister. Dit is voor de SP-fractie onaanvaardbaar. Kan de minister alsnog toezeggen dat er gedurende de looptijd van het steunpakket geen gedwongen ontslagen zullen vallen?

Dan de gevraagde loonoffers. De SP-fractie vindt het logisch dat de KLM-top gevraagd wordt om in te leveren. Dat had wat ons betreft ook nog meer kunnen zijn. Sterker nog: wat ons betreft gaat de heer Elbers gewoon onder de Wet normering topinkomens vallen. Dat grootverdienende en vaak ook nog eens belastingontwijkende piloten minstens 20% van hun arbeidsvoorwaarden moeten inleveren, vindt mijn fractie ook zeker gerechtvaardigd en vanzelfsprekend, maar de gevraagde loonoffers gelden ook voor mensen vanaf een modaal inkomen. Hoe zien die afspraken er dan precies uit? Wat de SP-fractie betreft vragen we nog meer aan de bovenkant en laten we loonoffers voor werknemers die op modaal zitten achterwege. Nogmaals, hoe bestaat het dat er ook op dit punt geen overleg is geweest met de bonden of op een andere wijze met vertegenwoordigers van werknemers? Kan de minister dan ook nog eens uitleggen hoe zich dit verhoudt tot de verschillende conventies van de International Labour Organization en de onderhandelingsvrijheid van bonden, en dus tot internationaal recht?

Voorzitter. Dan het punt van zeggenschap; daar is al eerder over gesproken door andere sprekers. De regering kiest ervoor om alleen liquiditeit te verschaffen middels garanties en leningen. Voor miljarden, zeg ik er nog maar eens bij. Hiermee worden eenzijdig grote risico's bij de belastingbetaler neergelegd. Het is namelijk nog maar de vraag of het geld uiteindelijk allemaal terugkomt. Behalve wat rente krijgt de belastingbetaler hier dus niets voor terug. Wij vinden dit een slechte deal voor de belastingbetaler. Waarom is gekozen voor leningen en niet voor het vergroten van ons eigendom, en daarmee van de controle over KLM? Waarom is er op geen enkele manier gekozen voor een bail-in, waarbij ook van de andere aandeelhouders en crediteuren een offer wordt gevraagd? Collega Crone sprak hier al over. Ook ik wijs er hier graag op dat hiermee een van de door de Algemene Rekenkamer onlangs getrokken lessen uit eerdere overheidsreddingen kennelijk nog niet geleerd is. En ook ik wil graag de minister van harte aanbevelen om alle zestien lessen van de Algemene Rekenkamer nog eens door te nemen en het steunpakket langs deze meetlat te leggen.

Met de nieuwe leningen krijgt KLM weliswaar meer liquiditeit, maar zadel je het bedrijf ook op met nog meer schulden, zodat de solvabiliteit verslechtert. Dat geeft de minister gewoon toe in de beantwoording. Dat is natuurlijk ook logisch. De vraag is dan toch: is dat nou echt verstandig? Is dat echt de beste oplossing volgens de minister? Graag een reactie.

Voorzitter. Ten derde de voorwaarden met betrekking tot duurzaamheid, maar ook het verminderen van overlast voor

omwonenden van Schiphol. Hier spreekt de minister van voorwaarden, maar ik zou zeggen: waren die er maar, althans, waren er maar meer dan gerecyclede voorwaarden of voorwaardelijke voorwaarden. Het blijkt namelijk dat er helemaal geen nieuwe voorwaarden op het gebied van duurzaamheid gesteld worden. Het gaat slechts om een herbevestiging van reeds bestaande afspraken uit het akkoord Duurzame Luchtvaart. Of ziet de minister dit anders? Ik kan die nieuwe voorwaarden in ieder geval niet terugvinden. We gaan dus als samenleving bijna 3,5 miljard euro opzijzetten voor het redden van een bedrijf uit een van de meest vervuilende sectoren, en we grijpen niet de kans aan om althans de Nederlandse luchtvaartmaatschappij echt een stuk schoner te laten vliegen. Zo is KLM toch sowieso niet toekomstbestendig, zo vraag ik de minister. Natuurlijk heeft de luchtvaart nog toekomst. We gaan het vliegen voorlopig niet afschaffen. Daar is mijn fractie ook helemaal niet voor. Maar het moet wel echt een stuk duurzamer en dan nog zullen we met z'n allen ook een stuk minder moeten vliegen. Maar voor een echte visie hierop moet je niet bij deze regering zijn. Daarom is het ook slappe hap op dit terrein als het gaat om de redding van KLM.

Terwijl omwonenden hoopten op een totaalverbod op nachtvluchten, gaat het aantal nachtvluchten, als onderdeel van het pakket, slechts met een gering percentage naar beneden. Dat is ook nog eens voor het grootste gedeelte afhankelijk gemaakt van de opening van Lelystad Airport. Het is dus een voorwaarde voor een voorwaarde. Toen ik dat las, brak mijn klomp eerlijk gezegd een beetje. Dat kan de regering toch niet menen? Hoe groot is überhaupt de kans dat Lelystad Airport nog deze kabinetsperiode opengaat? En als dat niet doorgaat — en dat zou dus zomaar kunnen — is deze voorwaarde dan ook weer meteen van tafel?

Helemaal tot slot, voorzitter. Mijn fractie heeft grote moeite met het feit dat, terwijl het kabinet voor miljarden de portemonnee trekt, wij het in het parlement met ons budgetrecht moeten doen met een brief van een paar kantjes. Wat is er precies afgesproken met KLM? Dat krijgen wij niet te horen. Wij komen ook niet te weten op basis van welke informatie en cijfers dit besluit, het redden van KLM, in deze vorm, dus met liquiditeitssteun, precies genomen is. Wij nemen aan dat dat allemaal keurig op papier staat, maar die documenten worden niet met ons gedeeld. Geheim! Hoe kunnen wij dan een goede en zorgvuldige afweging maken? Ik wijs hier ook nog graag op les twaalf van de Rekenkamer: informeer het parlement tijdig en volledig en sla daarbij ook de Eerste Kamer niet over. Graag krijg ik een reactie hierop van beide ministers die, naar ik hoop, toch ook bekend zijn met artikel 68 van de Grondwet.

Voorzitter. Wij zien nu des te meer uit naar de beantwoording straks door beide ministers. Dank u wel.

De voorzitter:

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

□

De heer Otten (Fractie-Otten):

Voorzitter. Wij verwelkomen vandaag minister Hoekstra van Financiën in onze Kamer. Hij komt tekst en uitleg geven over het reddingspakket voor KLM. Onze fractie heeft de

afgelopen maanden erop aangedrongen om een onverwikelijke gang van zaken zoals rondom de verwerving van het aandelenpakket van 14% in de holding Air France-KLM in februari 2019 voor 744 miljoen euro door minister Hoekstra, te voorkomen. De Algemene Rekenkamer heeft die transactie van vorig jaar onderzocht en oordeelde in haar rapport van 20 mei jongstleden: "Het niet informeren van de Eerste Kamer door minister Hoekstra maakt deze Air France-KLM-transactie onrechtmatig. De wet laat op dit punt geen ruimte." Een oorvijg voor minister Hoekstra noemde NRC Handelsblad dit rapport van de Rekenkamer. Onze fractie heeft er dan ook in de afgelopen maanden in de commissie voor Financiën sterk op aangedrongen dat de Eerste Kamer bij dit nieuwe reddingspakket voor KLM volledig gebruik wenst te maken van haar budgetrecht en niet met voldongen feiten geconfronteerd wenst te worden, zoals in 2019 bij de aandelenverwerving Air France-KLM.

Voorzitter. De coronacrisis leidt tot een ongekende, ongeëvenaarde slachting in de mondiale luchtvaartindustrie die resulteert in een totaal nieuw speelveld en een drastischer kleinere markt door massale vraaguitval. De grote onbekende factor in deze situatie is: hoelang duurt het voordat het verkeersvolume en de bezettingsgraad van de vliegtuigen weer op het niveau van 2019 zijn aanbeland? Gaat dat überhaupt ooit nog gebeuren?

In de brief van de minister zagen wij dat hij rekening houdt met twee scenario's voor KLM. Scenario een: slow recovery. Scenario twee: prolonged impact. Dat zijn intrigerende namen voor scenario's, maar onze vraag aan de minister is of dit alle scenario's zijn. Het lijkt ons nogal summier. Welke aannames over het volume liggen aan deze twee scenario's of aan de meerdere scenario's ten grondslag? Meer concreet: in welk jaar verwacht de minister een terugkeer naar een situatie vergelijkbaar met voor de coronacrisis?

Voorzitter. Als we kijken naar de deal die er nu gemaakt is door de minister, waarbij het er erg op lijkt dat hij telkens achter de feiten en achter de Fransen aanhobbelt en het initiatief vooral legde bij zijn Franse counterpart Bruno Le Maire, dan zien we in grote lijnen de volgende transactie. Air France leent 4 miljard bij negen banken, waarvan 90% gegarandeerd door de Franse Staat, en Air France krijgt een achtergestelde lening van 3 miljard van de Franse Staat met een looptijd van minimaal vier en maximaal zes jaar; in totaal derhalve 7 miljard euro. KLM op zijn beurt leent 2,4 miljard bij een syndicaat van elf huisbanken, via een revolving credit facility, waarvan 90% gegarandeerd door de Nederlandse Staat, en ontvangt, net als Air France, een achtergestelde lening van de Nederlandse Staat van 1 miljard, met een looptijd tot 2026; dus in totaal 3,4 miljard aan leningen voor KLM. Nu was het concern Air France-KLM al zeer zwaar gefinancierd vóór de coronacrisis — dat is al gememoreerd door andere sprekers hiervoor — met een lage solvabiliteit. En nu komt daar nog eens 7 miljard extra schuld voor Air France bij, en nog eens 3,4 miljard schuld voor KLM in het huidige pakket. Wij hebben serieuze vraagtekens bij de duurzaamheid — om maar eens een woord te gebruiken dat we veel horen in deze Kamer — van dit reddingspakket. Zeker bij een traag herstel van de luchtvaartindustrie of — en we hopen natuurlijk dat dat niet gebeurt — een tweede coronagolf, lijkt dit reddingspakket niet afdoende en komt het bedrijf ook met de interestbetalingen vrij snel in de knel.

Daarom lag het volgens onze fractie meer voor de hand om ook naar eigen vermogen te kijken, om een eigenvermogensinjectie bij KLM te overwegen, zoals bijvoorbeeld wel bij Lufthansa is gebeurd, waar de Duitse Staat in totaal met 9 miljard bijspringt, waarvoor hij dan ook een belang van 20% in het aandelenkapitaal van Lufthansa verkregen heeft, evenals twee commissarissen. Heeft de minister, zo is onze vraag, ook dergelijke scenario's overwogen? Zo ja, hoe dan? En zo nee, waarom niet? Is er door de minister gekeken naar mogelijkheden om een aandelenemissie in KLM te doen, om zodoende KLM wat meer van eigen vermogen en dus buffers te voorzien, al dan niet gecombineerd met een groter belang van Nederland in de holding Air France-KLM, om zo ook het initiatief ten opzichte van de Fransen te kunnen behouden? Is er bijvoorbeeld overwogen om een converteerbare lening te verstrekken aan KLM, zodat er ook een upside is bij een eventuele toekomstige verbetering? Wat wij missen in de huidige deal is een upside voor de Nederlandse belastingbetaler; wel de lasten, maar niet de lusten. En we missen zeggenschap voor de Nederlandse Staat, die wel voor 90% van de 2,4 miljard, derhalve voor 2,2 miljard, garant staat voor de ene lening, en natuurlijk het volledige risico op de achtergestelde lening van 1 miljard loopt, dus in totaal een risico van 3,2 miljard euro. Ter vergelijking: de beurswaarde van Air France-KLM is per vandaag ongeveer slechts 1,7 miljard; daar kun je dus het hele bedrijf voor kopen. De verhouding tussen vreemd en eigen vermogen raakt zo steeds verder uit balans en de vraag is of dat sustainable is op de lange termijn, zeker in de huidige markt.

Voorzitter. We lezen in de brief van de minister dat hij KLM competitief uit de crisis wil laten komen. Wij vragen ons af hoe de minister dat wil bereiken met de huidige maatregelen. Het reddingsproces van KLM duurt al erg lang, zeker in vergelijking met concurrenten, die al de nodige maatregelen hebben getroffen. Ik durf te stellen: het duurt misschien wel té lang. Dat komt mede door het Nederlandse ontslagrecht, met allerlei afspiegelsregelingen, waardoor, ook nu, de beste mensen worden ontslagen, terwijl de buitenlandse concurrenten en maatschappijen nu juist mensen met trainingsissues, slechte beoordelingen, piloten die de simulator test niet halen et cetera ontslaan. Maar in Nederland is dat niet mogelijk, dus het wordt een mix van allerlei mensen. Dat is een nadeel van ons systeem in dit geval, zeker als je mondiaal concurreert zoals KLM. Dus door niet op performance maar op afspiegeling te reorganiseren, wordt KLM door deze crisis in feite minder competitief. Hoe denkt de minister dit op te lossen?

Voorzitter. Dan komen we op het punt van de door de minister aangestelde state agent, een soort overheidscommissaris, maar die naam mag het blijkbaar niet hebben. Wij hebben een aantal vragen over deze state agent. Allereerst, wie wordt het? Het lijkt ons van groot belang dat het iemand wordt die gepokt en gemazeld is om op dit niveau, in deze ingewikkelde slangenkuil met Air France, optimaal te kunnen functioneren. Naast het bijwonen van rvc-vergaderingen en het voorkomen dat het Nederlandse belastinggeld verdwijnt naar Parijs, moet deze state agent ook voldoende streetwise zijn om impliciete overdrachten naar Air France te voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan het omleggen van passagiersstromen of aan transfer-pricingtrucs, waarbij er dus sprake is van doorbelastingen vanuit Parijs naar Nederland, tussen KLM en Air France. Dan vloeit het geld alsnog via de achterdeur naar Air France. Heeft de minister al iemand in gedachten die deze functie kan uitoefenen? Gisteren hebben we het in het debat met minister Wiebes

over IHC uitgebreid gehad over Menno Snel, zijn voormalige staatssecretaris. Hij is inmiddels overheidscommissaris geworden bij IHC. Is dat het kaliber mensen waarover we het hebben? Zou de heer Snel daarvoor beschikbaar zijn? Of moet het juist iemand zijn met meer specifieke luchtvaartkennis? We horen graag wat meer achtergrond van de minister.

Voorzitter. Dan komen we bij het volgende aspect van dit pakket. Aan dit reddingspakket is een ware grabbelton van politiek correcte voornemens toegevoegd voor KLM, waarvan je je afvraagt of die in de praktijk wel uitvoerbaar zijn. Een aantal zaken zijn al gememoreerd door voorgaande sprekers. Een belangrijk element in deze grabbelton van gestelde eisen is het terugdringen van de nachtvluchten. Voor de coronacrisis waren er circa 32.000 nachtvluchten, waarvan 80% afkomstig van KLM. De minister geeft aan dat dit reddingspakket vooral bedoeld is om de internationale hubfunctie van Schiphol en het internationale netwerk van KLM in stand te houden, omdat dat cruciaal is voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Dat streven onderkennen en ondersteunen wij volledig. Maar daarvoor is het wel noodzakelijk dat KLM ook nachtvluchten kan blijven uitvoeren, zodat voor het netwerk belangrijke vluchten uit strategische bestemmingen in Noord-Amerika en Azië 's ochtends vroeg kunnen landen, om het netwerk weer te voeden met nieuwe passagiers. Wij vragen de minister dan ook om alles in het werk te stellen om de nachtvluchten niet te ver terug te dringen, ook in het belang van zijn eigen investering in KLM en in het belang van de Nederlandse economie en de Nederlandse belastingbetaler.

Voorzitter. Dan kom ik op het onderdeel van de staatsgaranties. Je zou denken dat het over geld gaat, maar in dit geval betekenen de staatsgaranties de afspraken die gemaakt zijn tijdens de fusie van KLM en Air France in 2003 over het behoud van Schiphol als hub voor Air France en KLM en het behoud van KLM voor Nederland. Deze staatsgaranties waren inmiddels opzegbaar door de Fransen, met een opzegtermijn van negen maanden. Dat is nog een uitvloeisel van de strategische blunder van de voorganger van deze minister, PvdA-minister Jeroen Dijsselbloem, die in 2015 de Fransen op alle punten hun zin gaf, om zijn herbenoeming als voorzitter van de eurogroep niet in gevaar te brengen. Ook zag Dijsselbloem toen af van het op peil houden van het Nederlandse belang in de holding Air France-KLM. Een dure vergissing, zo is achteraf gebleken.

Deze staatsgaranties zijn nu met vijf jaar verlengd, als onderdeel van het reddingspakket. Onze vraag aan de minister is: waarom maar vijf jaar? Waarom niet langer? Bij zo'n dure deal hadden we toch wel een langere garantietermijn kunnen bedingen, zeker omdat het om heel veel geld gaat. Kan de minister daar een antwoord op geven?

Voorzitter, ik rond af. Wij zien dat deze deal tijd koopt en een vlucht naar voren is, maar we hebben serieuze vragen bij de langetermijnduurzaamheid van deze redding en vragen ons af of de minister niet behind the curve is geraakt bij dit hele onderhandelingsproces en achter de Fransen heeft moeten aanhobbelen. Dat had wat ons betreft ook anders gekund. Mocht dit pakket niet sustainable blijken, als de coronacrisis toch langer duurt en het herstel van de markt langer duurt, wat is dan het plan B van de minister als volgende stap met KLM? Wordt daarbij eventueel ook rekening gehouden met een scenario — als we toch allemaal Engelse termen hanteren, zou ik dat noemen het sce-

nario One day I'll fly away — waarin de KLM zelfstandig wegvliegt uit de holding Air France-KLM en op eigen kracht verdergaat? Dat zouden we graag in de tweede termijn van de minister willen horen.

Dat was mijn bijdrage tot zover.

De voorzitter:

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

□

De heer Van Rooijen (50PLUS):

Voorzitter. Air France-KLM is een internationaal bedrijf dat moet concurreren in een markt met ongemeen harde concurrentie tot op het ongezone af, met prijsstunters. In die markt neemt Air France-KLM een sterke positie in met een wereldwijd netwerk. De groei van KLM heeft ook sterk bijgedragen aan de groei van Schiphol. KLM en Schiphol zijn van grote economische betekenis voor onze economie met het intercontinentale bestemmingsnetwerk. En dat is weer van belang voor het vestigingsklimaat — ik zeg het vandaag maar met nadruk — van ons land voor internationaal opererende bedrijven. De 100-jarige blauwe vogel is te klein om alleen te vliegen en heeft nu ook oranje steun nodig, en meer vleugels. Ons land is te klein om een zelfstandige thuishaven te hebben, anders dan bij Air France, British Airways en Lufthansa.

Van het huwelijk tussen Air France en KLM kan men zeggen wat men wil, maar Air France was destijds, in 2003, bij de fusie bereid de zelfstandigheid van KLM te garanderen. Bij andere gesprekspartners was dat ver uit beeld, denk ik.

Onder die paraplu heeft KLM een enorme groei doorgemaakt en een sterke financiële positie opgebouwd, wisselend wel. Het was de winstmaker in het concern met een nog steeds verlieslatende Air France. In dit huwelijk hebben de sterke kanten van beide bedrijven het tot nu toe gewonnen van de zwakke kanten van elk. Maar dat is geen vanzelfsprekendheid meer. De gezonde toekomst moet je samen verdienen. Zoals in elk huwelijk kunnen er spanningen tussen beide partners zijn. De ingreep van minister Hoekstra om in 2019 het belang in Air France-KLM met 14% te vergroten was een bewijs dat er spanningen waren. Het huwelijk leek toen de warmte van een ijskast te hebben. In het jaar na die aankoop zijn nog geen tastbare resultaten behaald met betrekking tot een betere samenwerking. Kan de minister daarop nader ingaan? Waarom is dat niet gebeurd en hoe zijn de kansen de komende tijd voor verbetering van die samenwerking?

De coronacrisis was nodig om beide regeringen tot intenser overleg te bewegen, culminerend in gesprekken van minister Hoekstra met collega Le Maire, die geloof ik vandaag zijn laatste werkdag heeft in Frankrijk, en uitmondend ook in een flitsbezoek van Macron aan Rutte, waarbij denk ik toch ook KLM aan de orde is geweest. Laten we bedenken dat het woord "crisis" in het Chinees vooral een positieve betekenis heeft. Laten we ervoor oppassen dat we de crisis oneigenlijk gebruiken om aan KLM eisen te stellen die de huidige positie alleen maar verder verslechteren, tot veel extra kosten leiden en de staatssteun nog riskanter maken. Nederland moet het als klein land hebben van een sterke internationale positie op het gebied van handel en interna-

tionale verbindingen. Landen als België en Zwitserland kunnen het zonder een grote luchtvaartmaatschappij stellen, wij niet.

Dan het afsprakenpakket. Allereerst breng ik een groot compliment over aan beide bewindslieden en aan de ambtenaren die ongetwijfeld vele dagen en nachten hard hebben gewerkt aan dit intens ingewikkelde proces. De ministers kunnen terugkijken op een evenwichtig en breed pakket aan afspraken — completed staff work heet dat weleens. Als je het pakket overziet, is het duidelijk dat dit de tijd heeft gekost die ervoor genomen moest worden, en dat onder heel grote tijdsdruk. Het was ingewikkeld met veel banken en veel adviseurs en met scenario's, in evenwichtskunst met de Franse counterparts.

Het oplossen van het liquiditeitsprobleem had de hoogste prioriteit door het wegvallen van 70% tot 80% van de vluchten. Op basis van een aantal scenario's is de minimumkaspositie bepaald. Vervolgens is de verhouding tussen de rol van de markt en de overheid bepaald, en dat heeft geleid tot een directe achtergestelde lening van de Staat van 1 miljard en een banklening van 2,4 miljard, onder een staatsgarantie van 90%. Zonder die achterstelling van de lening van de Staat was volgens minister Hoekstra de marktlening niet geslaagd. De Staat ontvangt een aanzienlijke premie voor die garantie, oplopend tot 2%. Het staatsrisico is immers groot. Ook het rentepercentage is hoog: gelet op het risico is het 6,25 oplopend tot 7,75. Percentages van rond de 7 zijn mij bekend als de rendementen van de pensioenfondsen al 30 jaar. Kan minister Hoekstra nog eens toelichten hoe hij gelet op de hoge schuldpositie en de slechtere solvabiliteit aankijkt tegen een mogelijke verbetering van de kapitaalpositie op een later moment en een eventuele kapitaalinjectie van de aandeelhouders? Dat lijkt onvermijdelijk, kijkend naar wat er nu al bij Lufthansa gebeurt.

De opzegtermijn voor de staatsgarantie was destijds slechts negen maanden. Die is van groot belang voor het gebruik van Schiphol als internationale hub en de blijvende vestiging van KLM in Nederland met Nederlandse vergunningen en Nederlandse verkeersrechten in het gelukkig grote aantal luchtvaartverdragen van ons land. Goed dat die termijn nu verlengd is tot vijf jaar. Het is een extra zekerheid voor KLM en Schiphol.

Na het debat in de Tweede Kamer en de stemming over het wetsvoorstel werd bekend dat ook Air France forser ingrijpt. Naast de reeds bekende vertrekregeling voor ongeveer 3.500 personen, zou nu ook besloten zijn tot gedwongen ontslagen. In totaal worden de komende twee jaar 7.600 van de 43.000 banen bij Air France geschrapt. Opvallend dat een onderdeel van de Franse vertrekregeling een speciaal belastingtarief van 25% is, waarvan akte. Ook aan Franse zijde worden nu offers gevraagd. Samen pakken KLM en Air France de crisis aan. Wel valt op dat aan Franse zijde geen loonoffer wordt gevraagd, zo heb ik althans begrepen. Dat legt druk op de onderhandelingen over het loonoffer bij de winstgevende KLM. Kan minister Hoekstra hier nader op ingaan?

Grote offers worden aan het KLM-personeel gevraagd en grote bezuinigingen zijn onvermijdelijk: 15% op beïnvloedbare kosten en besparingen op de loonkosten. Voor onze fractie is het behoud van zo veel mogelijk werkgelegenheid een hoogste prioriteit. Dat er een loonoffer wordt gevraagd,

lijkt onvermijdelijk, maar het is aan de onderhandelingen tussen werkgever en vakbonden om daar invulling aan te geven. Wat zijn overigens de gevolgen van de verlaging van het loon voor de pensioenopbouw van het personeel? Kan verlaging van de pensioenopbouw worden voorkomen? Wat zijn de gevolgen voor de WW als na het loonoffer ook ontslag volgt? Graag een antwoord op beide vragen.

Dat de sterkste schouders het meest kunnen dragen, spreekt voor zich, maar als Kamers moeten wij ons niet bemoeien met de invulling daarvan. Naast het directe salaris zijn er tal van secundaire arbeidsvoorwaarden, die voor de diverse personeelsgroepen zeer uiteenlopend zijn. Ook die kunnen worden aangepast. Mijn vraag aan de minister is in welke mate onderdelen van het loonoffer een tijdelijk karakter kunnen hebben. Zijn meer deeltijd en meer en langer onbetaald verlof aan de orde geweest in het overleg met KLM, of komt dat bij de onderhandelingen wel aan de orde? Het zou tot minder ontslagen kunnen leiden. Graag een reactie van de minister.

De 50PLUS-fractie is blij met de toezegging van minister Hoekstra in het wetgevingsoverleg dat de invulling van het loonoffer een zaak van de sociale partners is. Kan de minister nog eens goed uitleggen wat hij dan met "het kader" bedoelt? Het is toch een voorwaarde? Mijn fractie steunt met name de financiële afspraken die zijn uitonderhandeld. Daarnaast zijn er voorwaarden afgesproken over duurzaamheid en leefbaarheid. Kan minister Van Nieuwenhuizen hier nader op ingaan, met name op de CO₂-doelstelling, de beperking van de nachtvluchten en de link met de opening van het vliegveld Lelystad? Mijn fractie vindt dat op dit punt alles moet worden gedaan om extra kosten, zeker voor de korte termijn, te voorkomen en extra kosten die zouden komen, te heroverwegen als de nood van de KLM dat zou eisen.

Voorzitter, ik rond af. Voor mijn fractie moet de duurzaamheid van KLM en van Air France-KLM vooropstaan. Die mag niet op het spel gezet worden, evenmin als de leefbare toekomst voor het KLM-personeel, voor wie het ook een kwestie van overleven is. Ik wacht de antwoorden van de beide bewindslieden graag af.

De voorzitter:

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

□

De heer Schalk (SGP):

Dank u wel, voorzitter. We zien ze weer vliegen, die prachtige blauw-witte vliegtuigen van de KLM, onze nationale luchtvaartmaatschappij, tevens een van de grote werkgevers van Nederland. Dat is bijzonder, want door de ongekende coronaperikelen was het heel zwaar weer geworden. Bij zwaar weer is het gevaarlijk vliegen, zoals bekend. Dat geldt letterlijk, maar ook figuurlijk, zo is wel gebleken in de achterliggende periode. Maar nu we langzamerhand weer wat op gang komen, wordt ook de schade aan bedrijven en de economie langzamerhand zichtbaar. In sommige sectoren moet de klap nog komen. Bij het vliegverkeer stortte de zaak gewoon direct in elkaar. Gelukkig schiet de overheid te hulp op allerlei manieren. Dat is prima, zeker als het ons eigen land, onze eigen bedrijven, aangaat. Op internationaal niveau is het een ander verhaal, maar daar komen we later

op de dag, bij de behandeling van de derde en vijfde supplettoire begrotingen Financiën, op terug. Maar dat komt later. Nu gaat het over onze eigen KLM.

Voorzitter. Het gaat om een fors geldbedrag dat in eerste instantie als lening wordt verstrekt. Kort: de Staat leent een miljard, de banken lenen 2,4 miljard en voor het laatste bedrag biedt de Staat garantie voor 90%. Uiteindelijk kan het ons dus zo'n 3 miljard gaan kosten. Maar hopelijk wordt de lening terugbetaald. Belangrijke prikkel daarbij is de oplopende rente, in de hoop dat de KLM dit als prikkel ervaart. Dat kan wellicht ook heel anders uitpakken. Maar goed, dat is de situatie. Overigens, hoe groot acht de regering de kans dat niet het gehele bedrag wordt terugbetaald? Er is blijkbaar niet voor niets een prikkel nodig.

Voorzitter. Ik wil mijn bijdrage verder richten op twee belangrijke aspecten: personeel en duurzaamheid. Allereerst de personele kwestie. Het was de bedoeling om een loonoffer te vragen, een oplopende range van 0% bij een modaal inkomen naar minimaal 20% bij drie keer modaal. Een belangrijke motie van de SGP in de Tweede Kamer ging over dit onderwerp. Mijn collega Stoffer heeft, samen met de heer Slootweg van het CDA, in een motie gevraagd om er bij KLM op aan te dringen dat werknemers met een inkomen tot anderhalf keer modaal zo veel als mogelijk worden ontzien bij het herstructureringsplan. In feite gaat het om een loonoffer van 5% bij anderhalf keer modaal. Dat is hard geld voor deze groep. De minister heeft die motie aan de overkant "oordeel Kamer" gegeven en die motie is ook aanvaard. Ik begrijp dat de tijd om te handelen erg kort was sinds de afhandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer, maar vliegen gaat nu eenmaal erg snel. Vandaar toch maar de vraag of de minister daarover inmiddels contact heeft gelegd of dat op korte termijn gaat doen. En wat zal dan de insteek zijn? Voor alle personeelsleden heb ik de vraag of de minister ook gaat monitoren hoelang de maatregel van het loonoffer gaat duren en of er later ook compensatie met terugwerkende kracht is te verwachten, wat mij betreft misschien in omgekeerde volgorde, bijvoorbeeld van 20% voor de modaal verdienenden tot 0% in de hogere regionen.

Voorzitter. Mijn tweede punt gaat over duurzaamheid. Bekend mag zijn dat de SGP een groot voorstander is van duurzaamheid, maar daarbij altijd wel twee belangrijke randvoorwaarden stelt: het moet haalbaar en betaalbaar zijn. Welnu, aan het steunpakket van 3,4 miljard worden voorwaarden gesteld die op z'n minst strijdig zijn met een van die twee genoemde voorwaarden. Waarom gaan we aan een bedrijf dat tegen de randen aanloopt, dat financieel op z'n rug ligt, waar we 3,4 miljard in moeten stoppen om het overeind te laten blijven, extreme eisen stellen? Is het lenen van dit geld niet een verkapt manier om de klimaatdoelen te gaan bereiken? Bestaat niet het risico dat er nu middelen worden ingezet om de KLM weer op de kaart te zetten, maar dat dit uitmondt in een slechtere concurrentiepositie ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen? Ook op dit punt is een interessante motie door collega Stoffer ingediend in de Tweede Kamer. Die motie vraagt om de kosten die gemaakt moeten worden door KLM om aan de voorwaarden met betrekking tot verduurzaming te voldoen, in kaart te brengen en de Kamer hierover voor 1 oktober te informeren. Ook deze motie kreeg oordeel Kamer en ook deze motie is aanvaard, maar wat als die kosten nu eens erg tegenvallen? Durven we dan te prioriteren? Is het mogelijk om eerst te zorgen dat KLM weer netjes op poten

komt en om pas daarna de duurzaamheidseisen weer ter hand te nemen, in een normaal tempo en met inachtneming van internationale ontwikkelingen op dit terrein?

Voorzitter. U zult begrijpen dat de SGP het met de regering eens is dat de KLM vooruitvliegt, maar vliegen moet wel in balans. Ik zie uit naar de reactie van de minister.

De voorzitter:

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

□

De heer Vendrik (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. Namens de fractie van GroenLinks volg ik graag het voorbeeld van Ferd Crone om het kabinet een compliment te maken voor het vele werk, en ook alle ambtenaren die ongetwijfeld vele nachtelijke uren hebben doorgewerkt. Ik hoop dat er de komende tijd enige ademruimte is om even uit te rusten.

Voorzitter. De coronacrisis leidt in diverse uithoeken van de economie tot een bijna-doodervaring. Steun van de overheid voor mensen en bedrijven in nood ligt dan zeer voor de hand. Vele maatregelen die het kabinet recent heeft genomen, hebben de politieke steun van de fractie van GroenLinks. Daarbij is het van belang om goed te zien dat dit in tijden van transitie vaak, deels onvermijdelijk, ook steun betreft voor de oude economie van gisteren, terwijl we weten dat die economie drastisch moet worden verduurzaamd. Veel tijd hebben we daar niet meer voor. Daarom moet, wat onze fractie betreft, elke kans worden benut om overheidssteun zo doelmatig mogelijk in te richten. Dat wil zeggen dat we die steken in de economie van morgen en daarmee de duurzame transitie maximaal ondersteunen. Daarbij behoren ook voorwaarden tot matiging van arbeidsvoorwaarden aan de top, vermindering van belastingontwijking en een gezond bedrijfsplan. Maar we weten al heel lang dat vooral de luchtvaart bij die duurzame transitie het verkeerde buitenbeentje is.

Voorzitter. Met het recente kabinetsbesluit om KLM met 3,4 miljard te ondersteunen, is het kabinet er niet in geslaagd om aanvullende afspraken te maken over duurzaamheid. Zo lees ik de beraadslaging vorige week in de Tweede Kamer, de stukken van het kabinet en de schriftelijke antwoorden van gisteren. Wat het kabinet ons vertelt over duurzaamheid, zijn geen voorwaarden. Dat is staand beleid. Dat zijn staande beloften. Dan moet dus de conclusie zijn dat het kabinet, anders dan gewisseld met het parlement, geen duurzame condities heeft gesteld. Ik vraag het kabinet zich hierover te verklaren. Ik vraag in het bijzonder aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat hoe de Fransen dat dan gedaan hebben. Ook aan het Franse pakket zouden duurzaamheidsvoorwaarden zijn gesteld, bijvoorbeeld op het terrein van binnenlandse vluchten. Nou is Frankrijk groter dan Nederland, maar ik heb het idee dat daar wel stappen zijn gezet en ik vraag graag de appreciatie van het kabinet van hoe de Fransen dat dan gedaan hebben.

De hamvraag is natuurlijk waarom deze steunronde niet benut is voor duurzame voorwaarden. Want als dit niet het moment is om dat soort stappen te zetten, wanneer dan wel? Waar is dan het initiatief van het kabinet om de luchtvaartsector en KLM daadwerkelijk te binden aan het gehele

Akkoord van Parijs? Als we zo doorgaan, wordt de luchtvaart een stranded asset van formaat en weten dat de economie van gisteren vol zit met stranded assets.

Voorzitter. Bij individuele steun aan bedrijven, hier KLM, is voorts van belang dat bestaande financiers en belanghebbers hun aandeel nemen in de neergang: bail-in. Collega's hebben er al over gesproken. Ik begrijp nu dat bij het nadere herstructureringsvoorstel van KLM wordt onderzocht hoe andere financiers, zoals leasemaatschappijen of brandstofmaatschappijen, hun aandeel nemen. Ik snap nog niet goed waarom dat dan niet per se nu is geregeld. Dit is toch het moment om financiering en plan bij elkaar te brengen, inclusief een ordentelijke bail-in? Waarom is dan wel geregeld dat het personeel, overigens begrijpelijk, een aandeel neemt, zonder dat overigens met het personeel is gesproken? Ik snap dit niet goed. Het lijkt me onevenwichtig. Ik vraag ook hier het kabinet om nadere uitleg.

De heer Otten (Fractie-Otten):

Ik heb een vraag naar aanleiding van de opmerkingen over duurzaamheid van de heer Vendrik. Is hij bekend met het bericht uit september vorig jaar over dat in de categorie airlines een bepaalde luchtvaartmaatschappij de beste ter wereld is geworden volgens de Dow Jones Sustainability Index. Weet u toevallig welke airline dat is, de nummer één sustainable airline van de wereld?

De heer Vendrik (GroenLinks):

Ik heb werkelijk geen idee.

De heer Otten (Fractie-Otten):

Dat is de KLM. De KLM is dus al nummer één ter wereld volgens de onafhankelijke Dow Jones Sustainability Index op het gebied van duurzaamheid. Daarom had ik het ook over de grabbelton in mijn bijdrage. Ze doen al wat ze kunnen en dat is heel goed. We moeten deze situatie nu niet aangrijpen om KLM nog eens met onhaalbare en onbetaalbare eisen, om bij de heer Schalk aan te sluiten, het mes op de keel te zetten. Ze doen het al heel erg goed.

De heer Vendrik (GroenLinks):

Voor mijn fractie staat één ding als een paal boven water. Wat echt volstrekt onbetaalbaar is, maar dan ook volstrekt, is onbeheerste klimaatverandering. Wat voor mijn fractie als een paal boven water staat, is dat geen enkel bedrijf en geen enkele burger de verantwoordelijkheid voor een gemeenschappelijke aanpak van klimaatverandering kan ontlopen. Wat voor mijn fractie als een paal boven water staat, is dat — ik zei het net al — de luchtvaartsector er werkelijk met de haren bijgesleept moet worden. Ik geloof dat het vorige week in het debat al is gewisseld: KLM doet ongetwijfeld zijn best, maar het is het schoonste jongetje van een heel vieze klas. We gaan weer de zaak voor ons uit schuiven. Dat hebben we al 30 jaar gedaan. 30 jaar is de illusie in de luchtvaartsector hoog gehouden dat we kunnen groeien zonder dat we iets hoeven te doen aan de klimaatopgave. Het Akkoord Duurzame Luchtvaart, dat de minister heeft opgeschreven als zogenaamde voorwaarde voor de steun van KLM, is vorig jaar afgesproken en gaat uit van 50% reductie van CO₂-uitstoot in 2050. Dat is geen Akkoord van Parijs. Op die manier kan je op geen enkele manier een geloofwaardig verhaal houden naar de rest van de industri-

ële sector, bijvoorbeeld in Nederland, waarvan we terecht vragen om uiterlijk in 2050 alle CO₂-uitstoot gereduceerd te hebben tot nul.

De voorzitter:

Ik denk dat uw antwoord helder is.

De heer Vendrik (GroenLinks):

Het is tijd om in te grijpen. Dit is een unieke kans.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Vendrik (GroenLinks):

Het kabinet heeft een voorkeur voor garanties en leningen boven verstrekking van eigen vermogen, zo lezen we de algemene lijn die dit kabinet wil volgen rond steun. Dat snap ik al niet helemaal goed, maar het is ook hier nu bij KLM gebeurd. Collega's vroegen er ook al naar. Wat is nou de weerstand van het kabinet tegen het verstrekken van eigen vermogen? Ik wijs bijvoorbeeld op het pleidooi van Arnoud Boot, die hierop gewezen heeft. Hij zegt: pas op met het verstrekken van vreemd vermogen bij steunverlening. Ik vraag de minister hier deze keuze toe te lichten, temeer omdat het kabinet zelf, zo begrijp ik uit de stukken, de optie openhoudt om in tweede instantie, als dit pakket niet voldoende mocht zijn, KLM alsnog extra additioneel eigen vermogen te verschaffen. Begrijp ik wat de minister daarover vorige week in de Tweede Kamer zei goed als ik het als volgt samenvat? Een overweging van het kabinet om deze route niet te volgen, is dat de verhoudingen tussen Air France en KLM dan worden verstoord. Begrijp ik dat zo goed? Maar als dat de doorslaggevende reden is om toch vooral vreemd vermogen te verstrekken, waarom is die optie dan nog steeds in beeld mocht er een tweede ronde nodig zijn?

Voorzitter, tot slot zeg ik dat mijn fractie overigens van mening is dat de vliegtaks zo snel mogelijk moet worden ingevoerd. Hij was te laag, hij moet omhoog. Maar laten we beginnen met hem ordentelijk in te voeren op 1 januari 2021. Ik zie een blik van grote herkenning bij de minister van Financiën.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Vendrik. Tot slot is in deze termijn het woord aan de heer Pijlman namens de fractie van D66.

□

De heer Pijlman (D66):

Voorzitter. De steunmaatregelen die het kabinet wil uittrekken om de continuïteit van de KLM te continueren, raken een publiek belang. De KLM is nauw verbonden met Schiphol, en de teloorgang van de KLM zou vergaande consequenties hebben voor de toekomst van Schiphol en de internationale hubstatus. En daarmee zou de werkgelegenheid van tienduizenden Nederlanders op het spel komen te staan. De KLM bevindt zich in zeer zwaar weer, hetgeen een steunoperatie rechtvaardigt.

In de publieke opinie is er een debat op gang gekomen waarom deze onderneming zo veel steun krijgt en andere sectoren van de samenleving veel minder, terwijl het daar ook gaat om veel werkgelegenheid. Dan wordt vooral gewezen naar de cultuursector. Die discussie wordt terecht gevoerd. D66 waardeert het dat het kabinet de basisinfrastructuur van cultuur met 300 miljoen heeft ondersteund. Dat zijn geen leningen of garanties, maar giften.

Maar D66 vindt ook dat lokale overheden, de gemeentes, forse steun nodig hebben om de culturele infrastructuur, de cultuurcentra, de bibliotheken, de sportvoorzieningen overeind te kunnen houden. Ook vóór corona stond het water veel gemeenten al aan de lippen, na de kortingen van het vorige kabinet, onder Plasterk, van 1 miljard, die gepaard zouden gaan met een gemeentelijke schaalvergroting die er niet is gekomen. En verder waren er de mislukte decentralisaties in de sociale sector, met inhouding van soms wel 40% van de budgetten, onder het kabinet-Rutte/Asscher. Gemeenten moeten in staat worden gesteld de dienstverlening aan burgers te continueren en ook de sociale gevolgen van deze crisis op te kunnen vangen. D66 doet een dringend beroep op het kabinet om dit in de komende begroting op en aan te pakken.

Voorzitter. In de publieke discussie wordt vaak gezegd dat het kabinet de miljarden geeft. Dat is niet het geval. De steun bestaat uit garanties en leningen met stevige rentes. En daarbij moet de KLM geherstructureerd worden om de lening, die uit verschillende tranches bestaat, te verwerven. Het herstructureringsplan moet er voor 1 oktober van dit jaar zijn. Het moet de KLM competitiever maken. En ook van het personeel wordt veel verwacht. Er is sprake van een loonoffer, oplopend tot 20% voor de hoogste inkomens. Bonussen worden opgeschort en dividend mag niet worden uitgekeerd. Belastingontwijking van sommige medewerkers moet worden tegengegaan, en voorkomen moet worden dat er gebruik wordt gemaakt van fiscale constructies in laagbelastende jurisdicties. Ook stelde u voorwaarden op het gebied van publieke belangen, netwerkqualiteit — voor Schiphol uiteraard van groot belang — leefbaarheid en duurzaamheid, beperking van overlast, beperking van nachtvluchten, beperking CO₂-uitstoot en meer gebruik van bio-kerosine. Vindt ook hier internationale afstemming plaats, zodat er wel een level playing field ontstaat?

Voorzitter. De private kredietverstrekking heeft een omvang van 2,4 miljard. De Staat staat voor 90% garant en dat is heel fors, ook in vergelijking met andere kredietverstrekkingen. Betekent dit nu dat de private sector de kans van slagen van de herstructureringsoperatie laag inschat? De kredietverlening is vorm gegeven als een revolving credit facility. De Nederlandse Staat krijgt een premie van de KLM voor de garantstelling, oplopend tot 2% over het kredietplafond. Maar wie houdt toezicht op de voorwaarden die aan de garantstelling zijn gesteld?

Naast de garantstelling verstrekt de Staat een achtergestelde lening tegen een fors rentepercentage. Kan de minister toelichten — Crone vroeg er ook al naar — waarom hier sprake is van een achtergestelde lening, waardoor de risico's ten opzichte van andere kredietverleners onevenredig bij de Staat komen te liggen? Hebt u ook andere scenario's, bijvoorbeeld een bail-in, overwogen? Graag een reactie.

Voorzitter. De hele operatie heeft ook consequenties voor het wel of niet opengaan van het vliegveld Lelystad. Kan de minister het proces schetsen, vanaf deze operatie, hoe we daarmee verder gaan? Als toezichthouder stelt de Staat een government state agent aan, een regeringscommissaris zouden we dat vroeger noemen. Deze heeft toegang tot alle informatie en bij alle belangrijke vergaderingen mag zijn en de Staat adviseert of een nieuwe tranche van de lening verstrekt mag worden. In een rapport van de Rekenkamer staat dat er niet te veel van dit type toezichthouder mag worden verwacht. Dat geldt zeker, meent D66, voor een bedrijf als de KLM, dat weer een onderdeel is van een groter geheel en daar ook weer deels afhankelijk van is. Wat bijvoorbeeld te doen als de KLM wel voldoet aan het nog op te stellen herstructureringsplan, maar nog steeds bonussen uitdeelt of maar gedeeltelijk voldoet aan de duurzaamheids-eisen en de leefbaarheid? Wat doet u dan? Moet de KLM aan alle voorwaarden voldoen voor een volgende tranche van de lening, of is er iedere keer sprake van een eigen afweging? En wat is de rol van de volksvertegenwoordiging daarbij?

Voorzitter. Er ligt nu een evenwichtig pakket aan maatregelen. Ik wil u beiden ook complimenten geven, met uw medewerkers, voor het vele werk wat daarin is gaan zitten. We hebben eerder al een operatie bij de KLM gezien. Nederland heeft zich eerder ingekocht met een aandelenpakket van 14% om net als de Franse staat invloed uit te kunnen oefenen op het concern. Het lijkt waarschijnlijk dat Air France-KLM, na de wederzijdse steunoperaties van Frankrijk en Nederland en de hoge schuldenlast die daarbij zal ontstaan, al heel snel nieuw kapitaal nodig heeft om te kunnen overleven. Een kapitaalinjectie zal dan van de aandeelhouders gevraagd worden. Wat doen we dan? Want doen we niks, dan verzwakt het onze positie. Maar om die vraag goed te kunnen beantwoorden, hebben we denk ik eerst een antwoord nodig op de vraag of de operatie van toen, die 14%, naar verwachting heeft voldaan. Ik zou daar graag een reactie van de minister op horen.

Voorzitter. Ten slotte nog de hamvraag.

De heer Van Apeldoorn (SP):

De heer Pijlman stelt een aantal kritische vragen aan de ministers. Ik ben met hem benieuwd naar de beantwoording daarvan. Hij concludeerde net ook dat er een evenwichtig pakket ligt. Vindt hij dat pakket ook evenwichtig op het punt van de voorwaarden op het gebied van duurzaamheid? Ik ken D66 als een partij die duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan. Hij had het net over de voorwaarden en de rol van de state agent daarin. Maar wat vindt hij nu eigenlijk van die voorwaarden als het gaat om duurzaamheid?

De heer Pijlman (D66):

Net zoals iedereen in deze zaal zouden wij natuurlijk ook graag zien dat de luchtvaart meer bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Ik heb gezegd dat ik deze doelstelling toch evenwichtig vind, omdat nu één belang vooropstaat. We kunnen de duurzaamheidsaanpak nu wel verder versterken, maar als we straks geen KLM meer hebben en daarmee ook de status van Schiphol onder druk komt, dan spannen we het paard achter de wagen. Ik vind ook dat er wel een level playing field moet ontstaan in Europa. In neem aan, en daar heb ik ook om gevraagd, dat de ministers straks ingaan op de vraag hoe we ervoor zorgen dat in het

pakket van Air France maar ook van Lufthansa en andere dezelfde eisen worden gesteld.

De heer Van Apeldoorn (SP):

"Net als iedereen in dit huis" dat waag ik eerlijk gezegd te betwijfelen, maar ik laat het over aan anderen om daar eventueel op te reageren. Heb ik nu goed verstaan dat de heer Pijlman zegt dat D66 duurzaamheid wel belangrijk vindt — ik neem aan dat de heer Pijlman het met mij eens is dat de klimaatcrisis nogal acuut is — maar dat de duurzaamheidseisen in dit geval niet verder aangescherpt hoeven te worden, omdat de eerste prioriteit bij KLM moet liggen? Die duurzaamheid komt dan later wel, die schuiven we even op de lange baan.

De heer Pijlman (D66):

Nee, ik vind ook dat u mij verkeerd citeert met "we vinden het wel belangrijk". Nee, het is buitengewoon noodzakelijk dat we de slagen die we vanwege de klimaatcrisis moeten maken, nu ook gaan maken. Dat geldt uiteraard ook voor de luchtvaart, al moet je je ook wel weer realiseren dat de uitstoot van CO₂ van de totale wereldluchtvaart niet meer dan 5% is. Dus in plaats van naar alleen de luchtvaart te wijzen: we hebben ook nog wel wat andere doelstellingen te halen.

De voorzitter:

De heer Van Apeldoorn, derde.

De heer Van Apeldoorn (SP):

Ik begrijp het volgens mij toch goed dat de heer Pijlman zegt dat de luchtvaartsector ook dingen moet doen maar een uitzonderingspositie blijft behouden. Immers, wat nu van de luchtvaartsector gevraagd wordt, is minder dan wat van andere sectoren gevraagd wordt. Is de heer Pijlman het met mij eens dat, zoals ik in mijn eigen betoog naar voren heb gebracht, die voorwaarden geen nieuwe voorwaarden betreffen, maar zaken die al op papier stonden in het akkoord over duurzame luchtvaart van een aantal jaren geleden en dat die nu zijn herbevestigd? Er worden dus geen nieuwe, aanvullende eisen aan KLM gesteld op het gebied van duurzaamheid.

De heer Pijlman (D66):

Nee, dat ben ik niet met u eens. Op het gebied van duurzaamheid, bijvoorbeeld over nachtvluchten en hinder, zijn er aanvullende voorwaarden gesteld. Ik denk ook dat de voorwaarden die eerder zijn gesteld — daar hebt u gelijk in — en waar de KLM eerder ook aan voldaan heeft, heel makkelijk onder druk kunnen komen in zo'n situatie en dat het dus heel verstandig van de ministers is geweest om die voorwaarden opnieuw te bevestigen. Ik vraag dan: hoe beoordeelt u het straks als bijvoorbeeld wel een deel van de herstructureringsoperatie gehaald wordt maar een ander deel niet? Wat betekent dat dan voor de leningen? Waar ligt de prioriteit? Ik vraag ook, net als de heer Crone, naar het level playing field, dat er voor de hele luchtvaart moet zijn.

De heer **Frentrop** (FvD):

Ik heb een beetje een specifieke vraag aan de heer Pijlman over die duurzaamheidseisen die hij verantwoord vindt. Dat betreft de biokerosine. Vindt de fractie van D66 het nog steeds verantwoord om van de KLM te eisen dat er biokerosine wordt bijgemengd, en dat natuurlijk in het licht van de nieuwe zienswijze op biomassa?

De heer **Pijlman** (D66):

Ja, ik vind dat inderdaad nog steeds verantwoord. Ook het aandeel kerosine dat de KLM moet opnemen. Niet alle biomassa is slecht. Dat wordt ook een hype: alles is slecht. Dat is natuurlijk niet zo. Er is heel veel verantwoorde biomassa, wat ook een daadwerkelijke bijdrage levert aan de energietransitie. Het gaat erom wat wel en wat niet. U hebt er in uw betoog op gewezen dat er ook kosten aan verbonden zijn. De KLM heeft eerder bepaalde percentages afgesproken die men wil bijmengen. Dat geldt ook voor het aandeel in een fabriek om de biokerosine te maken. Daar blijven wij achter staan.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Pijlman.

De heer **Pijlman** (D66):

Voorzitter. Ik was bezig met de hamvraag: zal de KLM met dit pakket overeind blijven en kan Schiphol zijn internationale status als hub daarmee behouden? Ik denk dat het heel makkelijk is om daarop ja te zeggen, maar we weten ook hoe hard deze strijd wordt. Daarom vraag ik u beiden om daar een reflectie op te geven.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Pijlman.

Wenst een van de leden in eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Dan schors ik de beraadslaging tot na de dinerpauze.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:

Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.