

11

Nieuwe acties en stakingen binnen Air France-KLM

Aan de orde is het **debat** over **nieuwe acties en stakingen binnen Air France-KLM**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het debat over nieuwe acties en stakingen binnen Air France-KLM. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom en geef de heer Graus namens de PVV-fractie als eerste spreker het woord.

Klopt het dat u gisteren jarig was?



De heer **Graus** (PVV):
Nee.

De **voorzitter**:

De minister was jarig! Van harte gefeliciteerd.

De heer **Graus** (PVV):
Dan ga ik haar feliciteren.

De **voorzitter**:

Nou, dat gaat allemaal van uw spreektijd af.

Goed, de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik wens de minister een gezegend nieuw levensjaar, met alle geluk en heel veel liefde, want liefde is er te weinig in deze wereld.

Mevrouw de voorzitter, dit is het zoveelste debat dat ik heb aangevraagd ten behoeve van KLM of Schiphol. De indruk mag niet ontbreken dat ik nogal iets heb met KLM. Ik vind het persoonlijk het mooiste bedrijf dat in Nederland bestaat. Niet alleen omdat de vliegtuigen mooie blauwe zwanen zijn, maar ook omdat het bedrijf op zich een grote particuliere werkgever is. Het is onze trots. De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij loopt momenteel gevaar. Er moeten heel vlug zaken gebeuren. We hebben pas een groot luchtvaartdebat gehouden. Ik ga niet veel herhalen, maar ik voorspelde het plegen van machtsgreep op machtsgreep door de Fransen al vanaf 2010. Daar heb ik de verschillende bewindspersonen op gewezen. In de laatste drie maanden is er op verzoek van mij driemaal over gedebatteerd. Ik pleit er iedere keer voor om de gemaakte afspraken tussen de CEO van Air France-KLM en onze regering juridisch te verankeren. Dat is namelijk de crux. De gemaakte afspraken staan in een MoU, een memorandum of understanding. Voor de mensen thuis: dit is een vodge papier, dat niets voorstelt. Ik heb twee jaar in de commissie-De Wit gezeten en daar bleek dat een memorandum of understanding helemaal niets waard is; helemaal niets. Wij willen dus dat die afspraken tussen de CEO van Air France-KLM en onze

regering uit 2015 juridisch worden verankerd. Ik zal ze dadelijk ook even opnoemen.

Ook hebben wij moties ingediend: zorg ervoor dat er aandelen worden gekocht door de Nederlandse staat. Dat is het tweede dat moet gebeuren. Ga niet, zoals meneer Paternotte dat wil, KLM in de verkoop gooien. Nee, vergroot in ieder geval het aandelenpakket naar een gelijk aandeel als dat van de Fransen. Zorg ervoor dat groei op Schiphol mogelijk is, want daardoor krijgt KLM ook een klap. Ik had trouwens echt op steun van de VVD gerekend, toen ik vroeg om Schiphol te laten groeien nu Lelystad op slot zit. Want dat is ook een klap voor KLM. KLM opereert al in een volledig ongelijk speelveld. Zorg ervoor dat de huidige president-directeur van KLM de tweede CEO wordt binnen de Air France-KLM-holding. Daar zal ik, zo nodig, een motie voor indienen.

Hoeveel geld is ermee gemoeid om ons aandelenpakket gelijkwaardig te vergroten? Dat had ik graag geweten. Zelfs VNO-NCW-topman De Boer geeft aan dat dit een goede optie is. Ook luchtvaartdeskundigen geven dit aan. Wat gebeurt er als Macron de boel dadelijk laat klappen? Dan wordt de KLM, onze winstgevende KLM, onze nationale trots, in de kolk meegezogen. We hebben ons al jarenlang door de Fransen de Hollandse, de smeuïge oer-Hollandse kaas van het kurkdroge stokbrood laten vreten. Het is over; het is einde oefening. We laten niet met onze voeten spelen, door niemand niet, ook niet door de Fransen. Wat dat betreft zouden we best wel iets meer terug mogen naar de tijd van Michiel de Ruyter.

Ik ben van plan om mijn motie in te dienen, die ik twee keer heb moeten aanpassen om ook de coalitie mee te krijgen — de oppositie had ik al mee — waarin ik de regering verzoek om de gemaakte afspraken tussen de Air France-KLM-CEO en het kabinet te laten vastleggen in nieuwe, juridisch verankerde garanties. Ik vraag om KLM-activiteiten en bedrijfszonderdelen niet verder naar de Air France-KLM-holding in Parijs te centraliseren, geen banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvesting in Parijs over te hevelen en het zelfstandig financieel beheer door KLM te behouden. Dus de kas blijft hier: de Nederlandse stichtingen, SAK I en SAK II, en de in 2010 verlengde afspraken — lees: staatsgaranties — tussen de Nederlandse staat en Air France-KLM blijven in stand. Tot slot vroeg ik om de groei van het verlieslatende of -gevende — hoe je het wilt noemen — Air France niet ten koste te laten gaan van de groei van de winstgevende KLM.

Ik wil nu toch iets zeggen, mevrouw de voorzitter. Ik voorspel al heel lang dat hier ooit, als het fout gaat — en die kans is heel groot, vooral als de Fransen het bedrijf laten klappen, wat wij nooit zouden doen — een parlementaire enquête gaat plaatsvinden. En dan kunnen Kamerleden zich niet verschuilen achter: de minister wilde dit of de minister wilde dat, de coalitie zus, de coalitie zo, mijn fractie dit, mijn fractie dat. De Kamerleden worden voor een parlementaire enquête uitgenodigd. Als ze niet komen, kunnen ze zelfs gegijzeld worden. Je moet gewoon komen en verschijnen. En ga dan maar eens verantwoording afleggen waarom hier al acht jaar lang de enige goede moties van het lid Graus worden tegengehouden om KLM te redden van een ondergang. Die vragen in ieder geval er alles aan te doen om dat te voorkomen. Vergeet niet dat ik ook degene ben geweest die in 2006 de nationalisatie van de banken heeft

voorspeld, wat in 2008 plaatsvond. En ik ga hier ook gelijk in krijgen. Dan zitten er veel met een probleem hier.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger staat klaar om te interrumperen, maar voordat ik haar het woord geef, wil ik afspraken maken over het aantal interrupties. Ik wil graag in eerste termijn vier vragen toelaten. Dat mag achter elkaar, een keer, twee keer, maar vier vragen. Mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb één enkele vraag voor de heer Graus. Heeft hij ook in de MKBA voor de toekomst van Schiphol gelezen dat het scenario waarbij er een plafond is op het aantal vluchten op Schiphol positief uitpakt voor KLM?

De heer Graus (PVV):

Er wordt zo veel gekletst en zo veel geschreven en alles. Ik moet het allemaal zien gebeuren. Ik geloof daar zelf niet in. Nogmaals, we zullen het zien, maar ik zit hier twaalf jaar. U mag alle Handelingen nalezen. Ieder gesproken woord van het lid Graus ligt vast, ik denk ook nog in de Handelingkamer. Dat gebeurt ook nog wel, hoop ik. Het ligt in ieder geval allemaal digitaal vast. Al mijn gesproken woorden liggen vast. Al mijn waarschuwingen liggen vast. En ik heb nog nooit ongelijk gekregen in alle voorspellingen die ik heb gedaan. Ik heb niet voor niks een keer de naam Nostradionus gekregen hier, hoor. Die heb ik niet voor niks gekregen. Bewijs mij maar eens een keer dat ik één keer ongelijk heb gehad met de voorspellingen die ik heb gedaan de afgelopen twaalf jaar.

De heer Paternotte (D66):

Ik wil de heer Graus toch ongelijk geven op een bepaald punt, want hij pleit ervoor dat de Nederlandse staat aandelen gaat kopen in de holding Air France-KLM. Wij weten dat de Franse staat de grootste aandeelhouder daarin is, terwijl de Nederlandse staat er niet in zit. Met Air France gaat het erg slecht. Met KLM gaat het eigenlijk heel goed. KLM haalt twee derde van de winst binnen met slechts de helft van het aantal vliegtuigen. Dus waarom denkt u dat het goed is voor Air France-KLM als de Nederlandse staat 14% van de aandelen gaat kopen?

De heer Graus (PVV):

Ik denk dat dat de enige weg is. Ik heb de punten genoemd: juridische verankering, vergroting van het aandelenpakket — dat is ook vergroting van kracht en macht — de huidige president-directeur als tweede CEO. Dat zijn allemaal punten. Ik heb net een heel pakket gepresenteerd, meneer Paternotte. En de naam Paternotte komt van paternoster; dat wist u nog niet.

De voorzitter:

Nee.

De heer Graus (PVV):

De heer Paternotte doet zijn naam in deze zin eer aan dat hij wel een non uit het klooster zou kunnen kletsen — daar

ben ik vast van overtuigd — maar dit gaat hem niet worden hier. Mijn verhaal wordt namelijk gesteund, meneer Paternoster, via de voorzitter, door luchtvaartwetenschappers, door financieel en economisch onderlegde mensen die ter zake deskundig zijn ...

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

... en zelfs door de heer De Boer van VNO-NCW, ook niet de eerste de beste, maar ik denk zelfs door de hele KLM-directie. Ik denk dat er dadelijk zelfs misschien nog weleens een vliegtuig naar mij genoemd gaat worden als het zo doorgaat, ...

De voorzitter:

Dat wil ik meemaken.

De heer Graus (PVV):

... meneer Paternoster. Haha.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Alstublieft.

De voorzitter:

Mag ik dan meevliegen?

De heer Graus (PVV):

Ja. Zeker. Tegen een geringe betaling, want het moet ook allemaal verantwoord zijn.

De voorzitter:

Goed. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Remco Dijkstra namens de VVD.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De meeste mensen dragen de KLM, onze Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, een warm hart toe. Wij hebben daar allemaal gevoel bij. Afgelopen week heb ik ook gemerkt dat we er allemaal een mening over hebben. Zeker als je een tijdje in het buitenland bent geweest, ben je altijd weer blij om aan boord te gaan van die mooie blauwe zwaan die jou dan weer veilig thuisbrengt.

Dat nationale gevoel van trots is mooi, maar we moeten niet vergeten dat KLM wel een Frans-Nederlands bedrijf is. Voor de VVD geldt dat het bedrijf Air France-KLM de problemen zelf moet oplossen. En uiteindelijk moet iedereen na een staking weer gewoon aan het werk. De organisatie Air France-KLM zou er baat bij hebben als zij efficiënter wordt, zeker in Frankrijk. Voor de VVD geldt dat Air France echt

aan de bak moet met haar bedrijfsvoering rond Parijs. Is de minister dat met ons eens?

Door de stakingen in Frankrijk heeft ook de Nederlandse tak van het concern Air France-KLM het zwaar. Het voelt namelijk niet goed als je als stewardess of grondmedewerker een tijdje terug loon hebt moeten inleveren ten gunste van behoud van banen en als je nu je Franse collega's ziet staken. De magere winsten van het concern verdampen op die manier. De Nederlanders waarderen hun Franse collega's wel en andersom ook, maar soms zijn er dus die stakingen. Er zijn ook onmiskenbare cultuurverschillen en ingewikkelde verhoudingen, waardoor het soms een wat ingewikkeld huwelijk is.

Sommige buitenstaanders zeggen dat KLM weer zelfstandig moet worden: KLM is die nationale trots; we doen het allemaal zelf. Maar een zelfstandige KLM is weinig levensvatbaar. De schaalgrootte en de voordelen die je nodig hebt om te overleven in deze concurrerende markt, missen. Op dit moment lijkt de blauwe zwaan weliswaar de kip met de gouden eieren, maar het bedrijf was een tijd terug zeer kwetsbaar. Het is niet voor niets dat het bedrijf vijftien jaar geleden is overgenomen en gefuseerd. In deze concurrerende sector moet je gewoon je eigen broek kunnen ophouden. Als je te duur bent, verlies je het uiteindelijk.

Onerlijke concurrentie moeten we wel bestrijden, zeker vanwege de Midden-Oostencarriers. Dat moet bestreden worden op Europees niveau. Daarom vind ik het jammer dat het recent niet gelukt is om de EU daarbij op één lijn te krijgen. Dus mijn vraag aan de minister is wat zij hierin nog kan betekenen en wat zij nog kan doen richting haar Europese collega's om toch die oneerlijke concurrentie uit het Midden-Oosten te stoppen.

De heer Laçin (SP):

Ik ben ontzettend blij om de heer Dijkstra te horen zeggen dat oneerlijke concurrentie in de luchtvaart bestreden moet worden. Ik ben benieuwd wat zijn opvattingen zijn over bijvoorbeeld schijnzelfstandigheid bij Ryanair. Die drukken ook de arbeidsvoorwaarden, waardoor KLM ook moet concurreren met de lage prijzen die Ryanair kan bieden. Wat vindt de VVD-fractie van schijnzelfstandigheid onder piloten?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We moeten concurreren. Daarvoor hebben we in Europa een speelveld, als het goed is een gelijk speelveld, als het gaat om regels op de arbeidsmarkt. Als dat niet zo is, moet daartegen worden opgetreden. Ik wil dat bedrijven kunnen concurreren in een gelijk speelveld. Dat is met het Midden-Oosten zeker niet aan de hand. U zegt dat er binnen Europa ook verschillen in zitten. Als dat zo is, moet je gewoon kijken of aan de wet wordt voldaan of niet.

De heer Laçin (SP):

Ook dat klinkt goed. Onze oosterburen en zuiderburen, België en Duitsland, hebben beide invallen gedaan bij Ryanair om te controleren en te zien of er schijnzelfstandigheid is. Er worden in ieder geval stappen genomen tegen Ryanair bij onze bureaus. Ik denk dat de kans heel groot is dat dit hier ook gebeurt; ik denk niet dat ze voor Nederland

een uitzondering maken. Is de VVD-fractie het met ons eens dat ook hier Ryanair harder aangepakt zou moeten worden?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is iets voor een rechter of een Openbaar Ministerie om daartegen op te treden. Als ze aanleiding daartoe zien, zullen ze dat ongetwijfeld ook doen, zoals in het buitenland. Over dingen die onder de rechter zijn, kan ik echter weinig zeggen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De continuïteit en kwaliteit van Schiphol als onze netwerkschakel, onze hub met de rest van de wereld, met een goede bereikbaarheid voor ons land, is echt een heel belangrijke schakel in onze economie. Ik refereer vaak aan de 326 directe verbindingen die wij met de rest van de wereld hebben. Hoe beoordeelt het kabinet de positie van de KLM in dat speelveld, in die hub, in het geheel van onze luchtvaart in Nederland?

Voorzitter. Het zou verstandig zijn om in gesprekken met de Fransen — de heer Graus refereerde daaraan — de gemaakte afspraken uit 2004 en de later schriftelijk opgestelde afspraken in 2015, onder andere over het niet verplaatsen van activiteiten, vluchten en banen naar Parijs, te blijven benoemen. Ook de kaspositie moet daarbij benoemd worden. Als de kans zich voordoet, zeker nu, om dat proberen vast te leggen of zelfs te verankeren, of hoe je het ook wilt noemen, zou dat best kunnen helpen. Dat brengt in ieder geval rust in de tent. Volgens mij is het momentum ook nu om daar een poging toe te doen. Wetend dat onze invloed weliswaar beperkt is, maar beseffend dat politieke druk zeker kan helpen, ook richting de Fransen, vraag ik het kabinet of het bereid is om een inspanning daarvoor te leveren. Tot waar kan het kabinet gaan?

Voorzitter. Ten slotte een noodkreet. Door het slot op Schiphol tot en met 2020 zal de roep om verplaatsing van vluchten alleen maar groter worden. Ook KLM zal daar last van krijgen. Nieuwe bestemmingen komen er dan niet bij of ze moeten zelfs andere bestemmingen inleveren. Of er wordt simpelweg uitgeweken naar luchthavens als Parijs, Londen of Frankfurt, of zelfs naar buiten Europa. Kan de minister aangeven hoe zij waakt over de concurrentiekracht van Schiphol en daarmee indirect over KLM?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb dezelfde vraag aan collega Dijkstra als aan zijn collega Graus: hoe reflecteert hij op de conclusies op pagina 16 van de Verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart? Daarbij gaat het om verschillende scenario's, waarbij het milieuhubscenario ook een scenario is. Voor GroenLinks is dat een uitermate aantrekkelijk scenario. Daarin zit inder-

daad een slot en blijft het plafond gehandhaafd op Schiphol. Er wordt gezegd dat dit voor KLM een voordelige positie is omdat er historische rechten zijn en je dus eigenlijk minder concurrentie hebt, wat voor KLM winstgevend kan zijn.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het rapport moet mevrouw Kröger anders nog maar even noemen; we hebben de afgelopen tijd heel veel rapporten gehad met verschillende scenario's. Ik denk dat ik weet aan welk rapport u refereert, namelijk dat met die rode voorkant. Het is of dat van Decisio of een ander. Maar goed, daar stonden meerdere scenario's in voor Schiphol, een viertal stuks, geloof ik. Een van de belangrijkste conclusies daarvan was: hoe minder regels en hoe meer mogelijkheden, hoe beter het is voor de economie. Als ik dus ergens voor moet kiezen, zou ik het liefste daarvoor kiezen, wetende dat we natuurlijk wel te maken hebben met omwonenden en allerlei milieuregels.

De voorzitter:

Uw derde vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan raad ik de heer Dijkstra wel echt aan om dit rapport eens even goed te lezen voordat hij de uitspraak doet dat de groei van Schiphol noodzakelijk is voor de positie van KLM. Want dat is expliciet niet de conclusie die deze studie trekt. Deze studie hebben we besproken bij het vorige debat over de luchtvaart. Het lijkt me belangrijk dat de heer Dijkstra deze conclusies ter harte neemt voor hij hier beweert dat de groei van Schiphol nodig is voor de positie van KLM.

De voorzitter:

Een korte reactie, meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is geen vraag, maar ik heb wel gelezen, wellicht in andere rapporten, dat juist dat metropoolairport veel kansen biedt. Als we ergens een rem op zetten, betekent dat ook een rem op KLM. Ik wil juist onze economie en onze mooie blauwe zwaan alle ruimte geven om te groeien, om de positie die ze nu hebben ten minste te handhaven en zelfs beter te worden. Ik denk dat dat goed is en in het belang van ons allemaal.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Remco Dijkstra. Dan geef ik nu het woord aan de heer Paternotte namens D66.

□

De heer Paternotte (D66):

Mevrouw de voorzitter. Pieter Jelles Troelstra schreef het met trots: "Gans het raderwerk staat stil als uw machtige arm het wil." Hij had het over de spoorwegstaking van 1903. Die was een doorslaand succes, want het ging om de rechten van Amsterdamse havenarbeiders, voor wie het überhaupt verboden was om lid te worden van een vakbond, terwijl ze voor heel weinig geld 48 uur per week en

met weinig techniek scheepsloadingen moesten lossen. Dan spoelen we even 115 jaar door naar Parijs. Dan zien we daar stakende piloten die €20.000 opslag vragen bij een bedrijf dat in de problemen zit en die zelfs niet tot rede komen na weken vol stakingen, het aftreden van de CEO en een oproep van andere Franse vakbonden. Volgens mij zou zelfs Pieter Jelles Troelstra concluderen: ga aan het werk, of ga op z'n minst polderen — ook al kende hij dat woord nog niet. Het is ontzettend ongelukkig dat de KLM hier werkeloos moet toezien hoe haar reputatie en de resultaten friendly fire ontvangen uit Parijs. Dat doet natuurlijk niets af aan het feit dat KLM wel een sterke Europese partner nodig heeft om ook zelf sterk te kunnen zijn. In goede tijden is Air France die sterke partner ook geweest. Bovendien mag KLM haar eigen winst- en verliesrekening behouden, en beslist zij zelfstandig over haar investeringen in de vloot en het netwerk. De vraag is dus: wat is nou het beste voor de KLM?

Wat ons betreft is het probleem hier dus niet dat Nederland te weinig grip heeft op KLM, maar dat Frankrijk te veel grip heeft op Air France. Het is nooit goed als zo'n groot bedrijf een verlengstuk is van het presidentieel paleis. De meeste topbenoeringen binnen Air France komen uit het Elysée. Daarom verwacht men ook dat de overheid altijd wel bijspringt als Air France echt dreigt om te vallen. Zo krijg je geen volwaardig bedrijf en ook geen geloofwaardige partner voor KLM. Die veel te knusse band tussen de Franse staat en Air France moet veranderen. Daar ligt ook een kans, want de regering-Macron doet het nu anders en geeft aan Air France niet koste wat het kost te willen redden. De Accor hotelgroep heeft bevestigd interesse te hebben in een deelneming, en ook Delta Airlines zou overwegen zijn aandeel in de holding te vergroten. Zoals gezegd gaat Macron het anders doen. Gisteren werd ook bekend dat het belang in Aéroports de Paris wordt afgebouwd, en dat in de loterijen Française des Jeux wordt geprivatiseerd. Dat zijn allemaal heel mooie signalen. Het zou enorm helpen als de Franse staat zijn belang afbouwt en niet langer verreweg de grootste aandeelhouder is. Wat vindt de minister hiervan?

De heer Laçin (SP):

Ik kan ook vertellen wat ik daarvan vind, maar ik ga een vraag stellen aan de heer Paternotte. Hij begint zijn betoog met piloten die €20.000 extra willen, en die staken en niet aan het werk gaan. Ik ben benieuwd of de heer Paternotte ook zicht heeft op het totale plaatje waarom de piloten staken. Het gaat immers niet alleen om loon. Het gaat om het feit dat Air France de vakbonden buiten de deur heeft proberen te houden, afspraken heeft proberen te maken zonder vakbonden, dat de werkdruk enorm omhoog is gegaan en dat het personeel gewoon uitgebuit wordt. Wat vindt de heer Paternotte daarvan, in plaats van alleen maar naar de lonen te kijken?

De heer Paternotte (D66):

Het is voor het eerst dat ik hoor een SP'er opkomt voor mensen die boven de balkenendenorm verdienen. Wat dat betreft maken we hier iets nieuws mee. Maar als ik kijk naar de situatie in Frankrijk, dan zie ik dat zij opslag vragen vanuit de redenering dat er een inhaalslag moet worden gemaakt en dat een aantal andere maatschappijen piloten nog meer opslag hebben gegeven. De Franse piloten zitten ver boven het gemiddelde. Het is een matig presterend bedrijf. Ook zijn de aantallen benodigde cabincrewleden per passagier zijn bij KLM lager dan bij Air France. Ik herken

het beeld dat u schetst wat dat betreft dus niet. Ik denk ook niet dat het aan ons is om ons daarin te mengen. Wat ik zie is dat er week na week stakingen zijn, waar KLM ontzettend veel last van heeft en waarover eigenlijk alle onafhankelijke deskundigen oordelen dat er een enorme onredelijkheid zit in de eisen die op tafel worden gelegd. Daar heb ik het over.

De voorzitter:

Meneer Laçin, dit is uw laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Geen probleem. Het gaat dus wel om een veel breder plaatje dan alleen de salariseis. Nogmaals, Air France heeft geprobeerd afspraken te maken door vakbonden buiten te sluiten. Piloten hebben een enorm hoge werkdruk. Dan kunt u het wel over een Balkenendenorm hebben waar ik voor zou zijn, maar het gaat ons om het totale plaatje waar arbeiders in moeten werken. Daar gaat het om. Ten slotte wil ik de heer Paternotte complimenteren met zijn conclusie: waar mengen wij ons eigenlijk in? U zegt het zelf ook: we moeten ons niet te veel mengen in wat daar gebeurt. Toch doet u dat soort uitspraken over piloten die staken. Dus wat vindt u nu? Moeten we ons wel of niet mengen in die discussie?

De heer Paternotte (D66):

We hebben nogal wat belang bij wat daar gebeurt. Schiphol heeft in feite, of we het nu willen of niet, een mainportfunctie dankzij KLM. De positie van KLM is in heel sterke mate afhankelijk van het Franse bedrijf waarmee ze één holding vormt. Als mensen een ticket gaan boeken met KLM, en ze weten dat een deel van die reis met Air France is, vragen ze zich af: gaat die wel uitgevoerd worden, wordt er niet gestaakt? Er worden honderden miljoenen het raam uit gestaakt, zoals minister Wopke Hoekstra zei. Natuurlijk is het stakingsrecht heel belangrijk. Maar zo veel als daar gestaakt wordt, is hier volgens mij nog nooit vertoond. En ik sluit me wat dat betreft aan bij wat de minister zei: ga aan het werk of ga polderen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ga even door op dit punt, want dit wordt een beetje een vreemd debat. We voeren namelijk een debat over onderhandelingen en acties die in Frankrijk worden gevoerd, waar wij niet over gaan. En ondertussen wordt door D66 gezegd dat de vakbond gek is, terwijl ik weet dat de cultuur daar heel anders is. Die krijgen namelijk een mededeling en moeten het daarmee doen. Ze zitten niet eens aan tafel. Die nuance wilde ik wel even aanbrenge. Maar ik heb een andere vraag. D66 pleit ervoor om de aandelen die in Franse handen zijn te verkopen. Wellicht gaat het dan ook om de aandelen die in Nederlandse handen zijn. Daar zoek ik even naar. Er wordt gepleit voor verkoop van de Franse aandelen in Air France-KLM. Betekent dat dat wij dan ook de Nederlandse aandelen zouden moeten verkopen?

De heer Paternotte (D66):

Dat is geen doel op zich. Ik denk dat het heel belangrijk is dat die band tussen de Franse staat en Air France-KLM veel minder hecht wordt. De helft van de bestuursleden van Air France bestaat uit oud-politici die daar benoemd zijn. De

Franse staat heeft wat dat betreft een enorme invloed. De staat heeft met een aandeel van 14% ook dubbel stemrecht in de aandeelhoudersvergadering. Ik denk dat als de Franse staat zijn aandelen vervreemdt, die verwacht dat de Nederlandse staat eenzelfde stap zet, of het nu gaat om een gedeeltelijke of om een volledige afbouw. En inderdaad, we hebben hoegenaamd niets aan de aandelen KLM die we nu hebben. Als we daarmee kunnen bereiken dat we KLM helpen in de zin dat de banden tussen de Franse staat en Air France minder hecht worden, dan zetten we een heel goede stap, denk ik.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat is ook mijn vrees. Op het moment dat wij aandelen gaan verkopen, verminderen wij ook de Nederlandse invloed en dus ook de invloed van het kabinet op de gesprekken in Frankrijk. Ik zou dan nog wel een volgende stap willen zetten. Als wij van D66 dan toch aan staatsdeelnemingen moeten gaan zitten, zouden wij dan ook de aandelen van Schiphol van de hand moeten doen?

De heer Paternotte (D66):

Nee, dat stel ik helemaal niet voor. Wij hebben een meerderheidsaandeel in Schiphol. Daar hebben wij inderdaad nogal wat te zeggen, zoals u waarschijnlijk ook merkt. U zegt dat wij aan invloed zouden inboeten als wij als Nederlandse staat de aandelen KLM niet meer zouden hebben. Kunt u mij één voorbeeld geven van iets wat wij ooit met die 5,92% van de aandelen bereikt hebben?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ga hier even op in, voorzitter. Juist op dit moment is er volop overleg tussen het kabinet en het Elysée. Daar moeten wij op wachten. Dus in die zin is dit debat ook een beetje gek. Dat is precies de invloed die wij op dit moment vanuit Nederland hebben. Ik vind het echt gek dat wij nu gaan vragen om alsjeblieft van een Franse staatsdeelneming aandelen te gaan verkopen. Laten we alsjeblieft de invloed die we hebben, op een verstandige manier gebruiken en geen grote broek aantrekken en allerlei wilde plannen lanceren.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, mag ik daar nog wel op reageren?

De voorzitter:

Ja, hoor, u mag zeker reageren.

De heer Paternotte (D66):

Ik hoor zeggen dat de minister alleen maar naar Parijs gaat vanwege die 5,92% van de aandelen. U zult echt niemand vinden die zegt dat Nederland veel voor elkaar kan krijgen met die 5,92%. We zitten daar gewoon aan tafel omdat de Nederlandse regering een groot belang heeft bij dat bedrijf. We onderhandelen namens KLM ook over luchtvaartverdragen en landingsrechten. Althans, het is niet alleen namens KLM, maar het is wel ook in haar belang. En dat blijven we gewoon doen. Sterker nog, als het allemaal van het aandeel af zou hangen ... De minister die hier zit, is niet de beheerder van dat aandeel. Ik hoop dus dat meneer Van Dijk zo meteen

nog een voorbeeld kan geven van iets wat we ooit hebben bereikt met dat heel kleine aandeel KLM, want anders is hij mensen bang aan het maken over verlies van invloed die we helemaal niet hebben. Ik denk wel dat we echt wat kunnen bereiken als Air France verder af komt te staan van de Franse staat.

De heer Graus (PVV):

Ik wil de heer Paternotte ermee complimenteren dat hij in het grote Schipholdebat van onlangs de aandacht voor redding van Schiphol wist af te leiden door te komen met het idee van een eiland van misschien wel 80 miljard, of 100 miljard, waarvoor geen dekking is. Nu gaat het over de redding en het behoud van KLM en weet meneer Paternotte de aandacht naar zich toe te trekken met een idee voor de verkwaseling van KLM. Hij weet daar ook nog alle media mee te halen, die daar allemaal intrappen. Maar het gaat hierom: wél ter zake deskundigen — wat meneer Paternotte niet blijkt te zijn — zeggen dat je de gemaakte afspraken in ieder geval juridisch moet verankeren. De motie kon niet rekenen op steun van de coalitie, ook niet van D66, maar als ik het woordje "inspanningsverplichting" erbij zou zetten, ook op advies van minister Hoekstra, zou die wel kans van slagen kunnen hebben. Dus als ik mijn motie nu zo aanpas dat ik er een inspanningsverplichting van maak, en we de minister in ieder geval met een inspanningsverplichting naar huis sturen, zou de heer Paternotte die motie, die ik ook heb aangehouden ten behoeve van D66, dan kunnen steunen?

De heer Paternotte (D66):

Wij steunen echt wel waar u toe oproept. Ik zou de minister ook willen oproepen om inderdaad zo snel mogelijk naar Parijs te gaan, overigens bij grote voorkeur met de trein, om daar de afspraken te herbevestigen die eerder zijn gemaakt. Dat is ook iets wat staatssecretaris Mansveld heeft gedaan. Staatssecretaris Dijkzema ging in haar eerste week al naar Parijs om de afspraken te herbevestigen. Dat was een heel belangrijk signaal voor KLM, denk ik. Ik vraag de minister om dat in deze turbulente tijd ook te doen.

De heer Graus (PVV):

Maar ik heb het al aan drie bewindspersonen gevraagd en het is er nooit van gekomen. Vandaar dat ik die motie heb ingediend. Je moet altijd een stok achter de deur hebben. En door het vergroten van het aandelenpakket — meneer Paternotte wil er juist vanaf — vergroot je altijd je kracht en macht. Zo gaat dat in ieder bedrijf. En is meneer Paternotte het ook met me eens dat we niet alleen de minister van IenW ernaartoe moeten sturen, maar ook de minister-president en onze koning en koningin, en dat er ook op diplomatiek niveau gedrukt moet worden bij de Fransen?

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij is meneer Graus bereid om iedereen uit het blik te trekken om daarnaartoe te sturen. Als het nodig is in het nationale belang lijkt het me heel goed dat wij degene inzetten die daar het beste resultaat kan boeken. Volgens mij spreekt de premier ook vaak met Emmanuel Macron. Hij zal die gesprekken vast ook voor dit onderwerp benutten. Maar ik ben het met u eens dat het heel goed is als de minister in Parijs met het bestuur van Air France-KLM om

tafel gaat zitten en het KLM-belang daar gaat vertegenwoordigen, en ervoor gaat zorgen dat de afspraken die er liggen, gestand gedaan wordt.

De heer Graus (PVV):

Frankrijk is ook een belangrijke handelspartner, dus wat je daar inzet helpt altijd. Als je dat met de koning en de koningin gaat doen en met de minister-president ... Hoe meer hoe beter en hoe liever als het om de Fransen gaat. Ik reken erop dat meneer Paternotte mijn motie, die ik al twee keer heb aangepast, nu wel gaat steunen, zodat we in ieder geval een stok achter de deur hebben.

De heer Paternotte (D66):

Ik zal dat niet doen als die motie erover gaat dat wij als Nederlandse staat aandelen moeten gaan kopen in Air France/KLM. We zien namelijk dat KLM het nu eigenlijk behoorlijk goed doet zonder dat Nederland aandelen heeft. Ik ben daar gewoon geen voorstander van. Ik denk dat je het bedrijf daarmee niet sterker maakt.

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter ...

De voorzitter:

Neenee. Er zijn geen moties ingediend. Meneer Graus, wacht heel even. U heeft nog geen motie ingediend. U praat over een motie die nog moet worden ingediend en vraagt wat men daarvan vindt. Dat maakt het wat ingewikkeld; laat ik het zo zeggen. Een laatste vraag.

De heer Graus (PVV):

Mevrouw de voorzitter, ik wil even reageren op wat u zegt. Dan bewaar ik die laatste vraag wel. Ik heb namelijk wél een motie ingediend, en die heb ik aangehouden. Dus die motie is wel degelijk ingediend.

De voorzitter:

Oké, dan ...

De heer Graus (PVV):

Dat wilde ik even rechtzetten.

De voorzitter:

En dat weet de heer Paternotte.

De heer Graus (PVV):

Meneer Paternotte weet dat als geen ander, dus zodoende. Maar ik ga weer terug naar mijn plek en ik bewaar de laatste interruptie.

De voorzitter:

Dan tel ik deze vraag niet als interruptie. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch een verhelderende vraag, omdat we twee totaal verschillende signalen krijgen van de heer Paternotte. Enerzijds zegt hij dat de minister zo snel mogelijk naar Parijs moet om achter de schermen in het diplomatieke verkeer te proberen een steentje bij te dragen om deze situatie vlot te trekken. En aan de andere kant doet hij de heel bruuske oproep dat Nederland aandelen moet verkopen en daarmee Frankrijk over de streep moet trekken om ook zijn aandelen te verkopen. Hoe denkt de heer Paternotte dat het voorstel dat hij gisteren gelanceerd heeft daadwerkelijk helpt in de situatie van Air France-KLM? Hoe vergroot het de mogelijkheden voor de minister om bij te dragen aan de oplossing? Voor welk probleem is dit een oplossing?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zal dat even proberen uit te leggen. Het probleem in Frankrijk is nu dat Air France in te grote mate een verlengstuk van de Franse staat is. Tijdens de fusie van Air France en KLM hebben wij als regeringen afgesproken dat dat zo stoppen en dat Frankrijk zijn belang volledig zou afbouwen. Nederland zou dat trouwens ook doen. Dat is in behoorlijke mate gebeurd, maar de Franse staat is nog steeds de grootste aandeelhouder. De helft van de bestuursleden van Air France is oud-politicus en benoemd vanuit de Franse politiek. Daarmee is Air France niet een echt bedrijf, dat goed kan concurreren in een hele concurrerende luchtvaartmarkt, die wij alleen nog maar pittiger maken door een plafond op Schiphol te leggen. Ik ben daar trouwens voorstander van; laat dat duidelijk zijn.

Volgens mij moet die band tussen de Franse staat en Air France veel minder nauw zijn. Het zou heel goed zijn voor KLM als Air France meer een echt bedrijf wordt, met aandeelhouders die belang hebben bij een concurrerend bedrijf. Als de Fransen afbouwen, dan bouwen wij ook af; dat waren ook de afspraken in 2003. Ik denk dat dit voor Nederland een behoorlijk klein offer is, want die paar aandelen KLM die we nog hebben, maken niet heel veel uit. Ik heb al eerder gevraagd of er een voorbeeld is van iets wat we daarmee ooit bereikt hebben. Dat is er niet. Ik denk dat het goed is om afspraken te maken met de Fransen en gelijk op te trekken. Op die wijze kunnen wij KLM het beste helpen; door als die kans er ligt, met de regering-Macron ervoor te zorgen dat Air France een echt bedrijf wordt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik begrijp de gedachtenantant van de heer Paternotte, die zegt: minder Franse bemoeienis betekent dat de Fransen meer op eigen benen moeten staan, maar het middel daartoe ... Wat voor indruk maakt dat? Stel je voor dat een Franse parlementariër zegt dat wij hier de aandelen moeten verkopen van Schiphol, dat we NS van de hand moeten doen of wat dan ook? Wat voor indruk maakt dat?

De heer **Paternotte** (D66):

Als er een Nederlands-Frans bedrijf is en wij als Nederland zouden onze aandelen moeten gaan vervreemden, dan denk ik dat het logisch is om aan de Fransen te vragen om dat ook te doen. We zien dat de regering-Macron een heel andere toon aanslaat dan alle regeringen daarvoor. Daarvoor sprak het vanzelf dat Air France veel te belangrijk was voor Frankrijk. Nu zegt Macron: als Air France failliet gaat,

gaan we ze niet redden, ze moeten zelf competitief zijn. Ik denk dat dit u ook aanspreekt.

We zagen gisteren dat de regering-Macron heeft aangekondigd zich voor een groot deel te willen terugtrekken uit Aéroports de Paris, de Parijse vliegvelden, en uit La Française des Jeux, de Franse staatsloterij. Dat zijn bijzondere, vergaande stappen, die voor het eerst daar voorkomen. Ik zie dat als een klimaat waarin er voor het eerst een kans is om met de Franse regering goede afspraken te maken over het afbouwen van dat belang. Dat betekent waarschijnlijk automatisch dat wij ons belang ook moeten afbouwen.

Wat voor indruk dat maakt? Ik denk dat de regering-Macron daar haar eigen mening over zal hebben, maar dat zij als zij dat gaan doen, ook met ons afspraken zullen willen maken. Ik hoop dat de minister niet uitsluit dat wij bereid zijn die afspraken te maken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Goed, die trend is gaande, maar de heer Paternotte zal het met mij eens zijn dat dit echt aan de Fransen zelf is. Hij doet alleen een suggestie, daar komt het in feite op neer.

Dan mijn vraag. We 5,92% aandelen in de nv KLM en die hebben we niet voor niks. Dat is destijds zo gekomen omdat we daarmee onze landingsrechten beschermen. Wat vindt u daarvan? Moeten we die dan ook helemaal van de hand doen? Wat voor risico's levert dat op? Heeft u daar ook over nagedacht?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk dat het goed is om even de constructie uit te leggen. We hebben eerder onze aandelen in KLM afgebouwd, maar we hebben dat niet op zo'n manier gedaan dat de Nederlandse nationaliteit van KLM opgeheven zou worden, want daar zijn de landingsrechten en de luchtvaartverdragen aan gekoppeld. Het is in het belang van iedereen hier dat KLM de Nederlandse nationaliteit houdt. Dat is natuurlijk formeel, want de economische zeggenschap ligt evengoed bij de holding Air France-KLM. Die Nederlandse nationaliteit is gewaarborgd in de Stichting Administratiekantoor 1 en 2. Het logische doel zou zijn om die aandelen daarnaartoe te brengen, dus inderdaad buiten de staat; geen staatsdeelname meer, maar wel nog steeds een waarborg van de Nederlandse nationaliteit.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is allemaal vrij technisch, voorzitter. Juist vanwege die 5,92% en die 44,6% die we hebben in die stichtingen die u noemt, hebben we meer dan 50. Volgens mij is dat wel van belang. Op het moment dat je dat kwijtraakt, moet je echt overwegen of dat het waard is.

De heer **Paternotte** (D66):

Minister Zalm heeft zelf het grootste deel van de aandelen naar die administratiekantoren gebracht. Ik heb het nu over een heel klein brok dat wij nog overhebben. Dat zouden we ook naar die administratiekantoren kunnen brengen en dan verandert er niets aan de Nederlandse nationaliteit van KLM. Daar gaat het mij tenslotte ook niet om. Het gaat mij erom dat Air France op afstand van de Franse staat komt

te staan. Daar is misschien ook wel een stap van ons voor nodig, als dit aan de orde is.

Voorzitter. Ik kom even terug op het betoog waar ik mee bezig was. Mijn laatste vraag is wat de minister ervan vindt. Als de Fransen bereid zijn hun belang af te bouwen in het concern, is het Nederlandse aandeel in KLM dan voor haar heilig? Als wij zouden kunnen afspreken gelijk over te steken met de Fransen, of als de Franse staat dat belang afbouwt, dan raakt ook het idee achter de horizon dat de Franse staat altijd nog wel een kapitaalinjectie achter de hand heeft.

Tot slot wil ik mij aansluiten bij de heren Graus en Dijkstra en in herinnering roepen dat Sharon Dijksma in haar eerste week als staatssecretaris naar Parijs ging — ik weet niet of zij dat per trein deed, maar ik hoop dat deze minister dat per trein doet — om in gesprek te gaan met het bestuur van Air France-KLM, om de afspraken te herbevestigen en te verankeren over de eigen kas, de banen, het hoofdkantoor en bij voorkeur ook het netwerk van KLM met de CEO van Air France-KLM. Dit is het moment om dat te doen. Het is ook in het belang van Air France dat er aan de onzekerheid bij KLM een eind komt. Is de minister hiertoe bereid?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Paternotte. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan mijn collega's. Ik moet tegelijkertijd op dit moment bij een debat over schulden — een onderwerp dat overigens ook van belang is — zijn, waar ik overigens zo meteen naartoe ga. Ik wil hier toch even aanwezig zijn, gelet op het belang van KLM voor de luchtvaart en de Nederlandse economie en gelet op het feit dat we er alles aan moeten doen om dat belang goed te behartigen en te beschermen. In die zin sluit ik mij gemakshalve aan bij wat de heer Graus en de heer Dijkstra aangeven: ga in gesprek en zorg ervoor dat de positie van KLM goed gewaarborgd wordt. Ik navolging van deze sprekers heb ik dus dezelfde vraag aan de minister om dat goed op te pakken en daarin zeer actief te zijn. In die zin heb ik daar ook wel alle vertrouwen in.

Ik sta hier om dit debat enigszins te nuanceren. De heer Paternotte wees net op de mooie vakbondstradities die ieder land kent. Ieder land heeft ook een andere vakbondstraditie. We weten dat de Franse vakbondstraditie een andere is dan die in Nederland. Ik wijs op het belang van vakbonden in Nederland voor de luchtvaart als het gaat om bijvoorbeeld de veiligheid op Schiphol. Waar komen de signalen vandaan? Die komen uit verschillende vakbonden, vanuit de pilotenvakbond maar ook vanuit die van het grondpersoneel. En dat is een groot goed. Waar komen de signalen vandaan als het gaat om de werkdruk van de marechaussee op Schiphol? Die komen vanuit verschillende vakbonden. Waar komen de signalen vandaan als het gaat over de bagageafhandeling en de kwaliteit ervan op Schiphol? Die komen vanuit de vakbonden. Dus natuurlijk kunnen we in dit huis praten over onderhandelingen die niet in ons land plaatsvinden en die een totaal andere cultuur kennen en natuurlijk mag iedereen er een mening over hebben, maar ik denk dat we er in Nederland voor moeten

waken, ook in navolging van de heer Dijkstra, om een grote broek aan te trekken door te zeggen: wat daar in Frankrijk gebeurt, kan niet. Ten eerste zitten we er niet bij. Ten tweede gaan we er niet over. Ten derde is het overkoepelende belang dat we allen delen, het belang van KLM en het belang dat ook het kabinet dient als het gaat over de zelfstandigheid en de economische positie van KLM. Dus ik wil echt die nuance plaatsen als het gaat om het wegzetten van mensen in Frankrijk. De cultuur is een andere. Die is namelijk als volgt. Het management komt en zegt tegen de medewerkers: dit moet het worden, ik houd nog een referendum, en tot ziens. Dat is een heel andere cultuur dan die in Nederland. Wij hebben af en toe acties maar wij gaan uiteindelijk wel altijd aan tafel — het beroemde polderen — en dat leidt tot resultaten. Dus in die zin wil ik dit debat nuanceren. Het is heel belangrijk om het oog te houden op het belang van de vakbonden voor juist de kwaliteit van de luchtvaart en dat wil ik dan ook graag koesteren.

En dan nog een nuance over de verschillen tussen Air France en KLM. We hebben er ook diverse mensen van KLM over gehoord. Ook bij de piloten van KLM heerst een hoge werkdruk, evenals bij de overige medewerkers van KLM. Alleen, er wordt op dit moment over gepraat aan de cao-tafel. Er worden weliswaar nog geen acties over georganiseerd, maar ook daar is een hoge werkdruk. De medewerkers van KLM wordt gevraagd absolute kwaliteit te leveren, terecht, maar ze moeten dat ook doen onder een hoge druk omdat er te weinig piloten zijn en het steeds drukker wordt op Schiphol. Dus in die zin zou ik willen aanmoedigen om daar vooral veel aandacht aan te blijven besteden en de kwaliteit van de luchtvaart te vergroten. Wat dat betreft dus een ode aan de vakbonden. Laat ze nog lang actie voeren maar ook vooral goed overleg voeren.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft een vraag.

De heer Paternotte (D66):

Ik denk dat het mooi en terecht is dat de heer Van Dijk een ode aan de vakbonden brengt. Dat heb ik zelf ook geprobeerd te doen met het aanhalen van Pieter Jelles Troelstra. Mijn vraag is eigenlijk of de heer Van Dijk overtuigd is van mijn pleidooi om aan de Fransen te vragen of in ieder geval voor te stellen om hun aandelen in Air France-KLM af te bouwen, zoals destijds in 2003 bij de fusie was afgesproken.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Nee.

De voorzitter:

Nou, dat is kort en krachtig.

De heer Paternotte (D66):

Ik ga zo meteen even dit antwoord verwerken. Dan is mijn vraag of de heer Van Dijk ook beschikt over argumentatie en onderbouwing, zeker omdat hij zei dat dat aandeel ongelofelijk belangrijk is en ik heb uitgelegd waarom dat niet zo is en ik hem ook gevraagd heb om voorbeelden te noemen van wat we dan met dat aandeel gedaan hebben.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Er werd al naar verwezen. Toen die deal is gemaakt, is ook gezegd: er is een aantal landingsrechten afgesproken. De KLM kan op Tokio vliegen vanwege de toenmalige afspraken over de aandelen en de verdeling. Dat stamt dus alweer van een tijdje terug. Dat is een. Twee: ik vind dat de heer Paternotte dit debat echt op een verkeerde manier aan het voeren is. Hij spreekt om te beginnen over aandelen in Frankrijk, terwijl we het in dit debat moeten hebben over het belang van KLM en hoe we dat in Nederland zo goed mogelijk kunnen verdedigen. Ik vind dat de heer Paternotte een nogal grote broek aantrekt om als Nederlands Kamerlid tegen de Fransen te roepen: ik hou niet van jullie overlegcultuur, ik hou niet van jullie actiecultuur, dus overheid, ga op afstand. Ik zou zeggen, hou je erbuiten. Wij zijn hier voor het Nederlandse belang, voor het belang van KLM. Ik heb in die zin alle vertrouwen in het kabinet dat het dat goed zal doen, ook in de afspraken met de Fransen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik krijg de indruk dat u iemand bent die een non nog veel verder het klooster uit kletst. Als ik u een vraag stel, zegt u dat het debat op een verkeerde manier gevoerd wordt en maakt u er een enorme dans omheen. Ik leg u uit dat het aandeel KLM helemaal niets te maken heeft met landingsrechten. Dat is verbonden aan de Nederlandse nationaliteit van KLM. We hebben in de afgelopen vijftien jaar de aandelen gigantisch afgebouwd. Die nationaliteit is geborgd in een administratiekantoor. Daar hebben we die aandelen niet voor nodig. Dus nu u wederom geconfronteerd wordt met het feit dat die aandelen daarvoor niet nodig zijn, bent u dan bereid om als er vanuit de Franse regering zo'n besluit komt of als de regering-Macron ook die beweging wil gaan maken, ook als Nederland daar een zet tegenover te doen? Of zegt u, wat de Partij van de Arbeid betreft, nee?

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De Partij van de Arbeid hecht aan aandelen in bijvoorbeeld KLM en aan aandelen in Schiphol, waar we natuurlijk een veel grotere stem in hebben, juist vanwege de invloed die wij op allerlei mogelijke manieren kunnen hebben. Dat is inderdaad via de landingsrechten vanuit lenW en via financieel belang via Wopke Hoekstra. Ik zie dus helemaal niks in de argumentatie van de heer Paternotte om dan vervolgens te zeggen: laten we die aandelen maar verkopen in lijn met de Fransen, en dan komt het wel goed met Air France.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik nu naar mevrouw Kröger namens GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Er speelt veel in de luchtvaart: zorgen over de veiligheid, een groeiende impact op omwonenden en klimaat, maar ook de positie van werknemers, zowel in de lucht als op de grond en in meerdere landen ter wereld, ook in Nederland. De luchtvaart is als sector verzeild geraakt in een race tot the bottom, waar alleen met keiharde concurrentie op prijs, luchtvaartmaatschappijen het hoofd boven water kunnen houden. Vliegtickets hebben geen

reële prijs en de groei gaat ten koste van milieu, klimaat en omwonenden. Er wordt geen belasting betaald en er is sprake van oneerlijke concurrentie van budgetairlines die via schijnconstructies de loonkosten drukken. En als ik zeg "geen belasting", dan bedoel ik natuurlijk de heffing op kerosine. Maatschappijen nemen de vlucht naar voren en denken dat alleen nog door meer en nog goedkopere tickets op de markt te zetten, ze kunnen overleven. Maar we lopen keihard tegen de grenzen aan van omwonenden, klimaat, de planeet. En kwantitatieve groei in de luchtvaart is geen optie.

Deze ingewikkelde context is de context waarin ik denk dat we de situatie van Air France-KLM moeten beschouwen. Ik wil benadrukken dat dit, wat mij betreft, een Frans arbeidsconflict is en dat wij als Tweede Kamer dat ook als zodanig moeten behandelen. Natuurlijk is het voor ons van belang dat dit arbeidsconflict goed wordt opgelost. Ik hoop dat er ook snel duidelijkheid komt over de nieuwe leiding van het bedrijf, zodat die met focus deze en andere issues kan oplossen.

Staken is een belangrijk recht. Dat dient gerespecteerd te worden. Er schijnen toch verschillende elementen een rol te spelen in dit conflict, waaronder ook de pensioenopbouw en het feit dat Air France een deel van haar operatie wil uitplaatsen naar lowcostdochtermaatschappijen. Dit past in de trend in de luchtvaart waarbij er steeds meer op arbeidskosten wordt geconcurrereerd. Dit is zorgelijk vanuit het oogpunt van werknemersrechten, maar zeker ook gezien de waarschuwingen vanuit pilotenvakbonden dat dit implicaties heeft voor de veiligheid.

Dan specifiek over de positie van KLM binnen de Air France-KLM-holding. Er zijn toentertijd afspraken gemaakt waarbij KLM controle hield over de eigen financiën. Het is wat mij betreft belangrijk dat dit ook zo blijft, zeker gezien het feit dat Nederland de ambitie heeft om koploper te zijn in de verduurzaming van de luchtvaart. De winsten die KLM nu maakt, kunnen geïnvesteerd worden in het snel uitfaseren van de oude, vieze en lawaaige vliegtuigen. De vraag, die door meerdere van mijn collega's is opgeworpen, is: biedt die huidige 1 miljoen genoeg garanties voor de toekomst dat dit ook zo blijft? Hierop heel graag een reactie van de minister.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. We staan hier vandaag weer te spreken over de mogelijke stakingen binnen Air France, een dochteronderneming van Air France-KLM. De vorige stakingen hebben voor honderden miljoenen zuurverdiend geld aan schade berokkend.

Voorzitter. U begrijpt wel dat dit grote zorgen en onrust met zich meebrengt bij de Nederlandse dochtermaatschappij KLM, die flink aan de weg timmert met een operationele winst, groter dan die van Air France. Dit doet pijn, en wel

flink pijn, bij een onderneming die volgend jaar haar 100-jarig bestaan viert.

Voorzitter. Er kan in onze ogen geen misverstand bestaan dat KLM, zeker in combinatie met Schiphol, van nationaal belang is voor de bv Nederland. De KLM Groep, met zo'n 32.000 medewerkers, 10 miljard euro omzet, 30 miljoen passagiers en 635 ton vracht, is in staat om via hun netwerk te vliegen naar 225 bestemmingen, en dat vanuit het kleine Nederland.

Kan de minister erop reflecteren wat dit betekent voor de Nederlandse regering en hoe ze de Nederlandse belangen op een adequate manier behartigt, nu en in de toekomst? Kernvraag is, worden de afspraken uit de brief van maart 2015 ook in de toekomst echt nageleefd? Dus krijgen we, ook op termijn, geen overheveling van bedrijfsonderdelen en banen van KLM naar de holding, en zeker geen gegraai in de KLM-kas?

Belangrijke vraag daarbij is: wat gaat de minister doen om deze gemaakte afspraken te onderstrepen met de Air France-KLM-top? Kan de minister aangeven welke hulp of ruimte ze kan gebruiken vanuit de Kamer?

Ook vragen we aan de minister welke suggesties KLM zelf gedaan heeft aan haar aandeelhouders, die natuurlijk ook haalbaar moeten zijn. Kan ze hier iets over vertellen?

Voorzitter. Dan komen we op de concurrentiepositie van KLM en ook natuurlijk van Air France. Graag horen we hoe de minister denkt over de vraag of KLM zonder Air France wel kan overleven. Duidelijk is dat KLM lijdt onder stakingen bij Air France, maar misschien moeten we toch de conclusie trekken dat KLM bij de Franse partner waarschijnlijk het beste af is. KLM timmert namelijk flink aan de weg en scoort met een operationele winst van 910 miljoen euro in 2017 beter dan de kleine 600 miljoen van Air France. We zijn zeer nieuwsgierig naar de plannen van KLM, hoe zij ook in de toekomst een sterke concurrentiepositie kan bedingen in een zeer dynamische en innovatieve wereld. Is of wordt de minister hierover bijgepraat door KLM en wat kan of mag ze hierover delen met de Kamer?

Voorzitter. Het cao-akkoord dat KLM met de bonden is overeengekomen, is vorige week afgewezen door de vakbondsleden. Pijnpunt is de werkdruk. Er wordt bedreigd met werkonderbrekingen. De CDA-fractie begrijpt heel goed dat de politiek zich hier niet mee moet bemoeien. Het is een conflict tussen werknemers en werkgever. Als aandeelhouder kunnen we alleen het signaal geven dat we ons zorgen maken, want dergelijke acties zijn niet in het belang van zowel het bedrijf als de passagiers. En misschien kijken de Fransen ook nog eens met een schuin oog naar wat er in Nederland gebeurt.

Voorzitter. Klopt onze conclusie dat de Europese Unie geen actief beleid gaat voeren tegen oneerlijke concurrentie van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen? Volgens de CDA-fractie is het zo dat pas als bedrijven duidelijk kunnen aantonen dat ze financiële schade hebben geleden, de Europese Commissie kan ingrijpen.

Wij zijn voor eerlijke concurrentie en fair play. Air France-KLM en Lufthansa willen namelijk dat Brussel al in een vroeg stadium een onderzoek kan openen, zodat de schade voor maatschappijen zo veel mogelijk beperkt blijft. Wat

was het standpunt van de minister tijdens de Transportraad en wat is haar standpunt nu?

Tot slot. Als je in een storm op zee zit en passagiers onrustig worden en zich zorgen maken, moet je niet in paniek raken. Dit zagen we gisteren D66 doen met de uitverkoop van KLM in de vorm van aandelen van de hand doen. Ik weet niet wanneer KLM beter af is: aandelen in de handen van de Nederlandse staat of verkoop, bijvoorbeeld aan de Chinezen. Wat vindt de minister hiervan?

De voorzitter:
Was u klaar?

De heer Amhaouch (CDA):
Ja, voorzitter, ik heb nog drie seconden.

De voorzitter:
Dan is het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):
Dit is mijn laatste interruptie van de eerste termijn. Ik heb de verhalen, de simsalabim, van meneer Paternotte vanmorgen in de kranten kunnen lezen. Ik heb meneer Dijkstra er niet op kunnen aanspreken, omdat hij het hier daadwerkelijk uitsprak. Zo hoorde ik dat de kranten er niet over gelogen hebben. Kunt u een reactie geven op het verhaal van meneer Paternotte dat wij KLM eerder moeten gaan verkwanzelen dan redden? Want u bent een coalitiepartner, zeg ik via u, mevrouw de voorzitter.

De heer Amhaouch (CDA):
Collega Ronnes, die staatsdeelnemingen doet, heeft daar een reactie op gegeven. Volgens mij zei hij letterlijk iets van: een losse flodder. Ik weet niet of dat toeval is of dat de heer Paternotte dat kan bevestigen, maar laten wij eerlijk zijn: het belang van KLM onderschrijft volgens mij iedereen in deze Tweede Kamer. Maar nogmaals: het is onrustig bij KLM. De duizenden medewerkers kijken mee naar wat wij hier zeggen in deze zaal en hoe wij opkomen voor het nationaal belang. Daar bevragen wij de minister ook op. Dan helpt het onzes inziens niet om via de Fransen terug te komen bij de KLM en te zeggen: wij gaan die aandelen verkopen. Er is volgens mij net al gezegd: de Staat heeft die aandelen. Samen met die twee stichtingen hebben wij 50,1%. Dat is een mooi percentage, waarmee wij formeel en inderdaad invloed kunnen uitoefenen in het Nederlands belang.

De voorzitter:
U heeft eigenlijk de heer Paternotte uitgelokt.

De heer Graus (PVV):
Die stond er al.

De voorzitter:
Hij stond hier, maar toen werd er niet geïnterrupteerd. Hij krijgt nu de gelegenheid om iets terug te zeggen.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik hoor het woord "uitverkoop", ik hoor het woord "losse" en ik hoor het woord "flooder".

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat zijn niet mijn woorden.

De heer **Paternotte** (D66):

Het zijn de woorden van de heer Ronnes. Ik neem aan dat de heer Ronnes daar goed over heeft nagedacht. Als ik dat zo hoor, moet ik even denken aan het feit dat gedurende de acht jaar dat het CDA de grootste partij van dit land was in deze eeuw en Jan-Peter Balkenende premier was, een tienvoud van het pakket aandelen KLM dat ik voorstel zoals u het noemt "in de uitverkoop" is gedaan. Concludeert u hiermee dat Jan-Peter Balkenende de kampioen van de losse floddery en de uitverkoop van KLM is, of kunt u het beter onderbouwen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij is het, als je bestuurt of dingen doet, altijd belangrijk dat je ook het momentum voor ogen houdt: op welk moment doe ik wat? Wat de heer Paternotte zegt, is eigenlijk: ik wil het aandeel van de Nederlandse Staat, gezamenlijk met dat van de twee stichtingen, onder die 50,1% hebben. Wat heb ik daaraan? Wat heb ik eraan als ik vandaag die 6% ga verkopen? We krijgen daar misschien 200 miljoen voor. Morgen zijn die verdampt. Wat hebben we daaraan? Hoe draagt dat bij aan het oplossen van het probleem dat wij vandaag hebben? De KLM moet ook in de toekomst toekomstbestendig zijn en er moet rust komen in de organisatie. De KLM moet gaan concurreren. Want dat is denk ik het belangrijkste, dat KLM, maar ook Air France, in de luchtvaartindustrie kunnen concurreren. Daar helpt de verkoop van aandelen totaal niet bij.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vind het jammer dat de heer Amhaouch echt niet ingaat op het hele betoog dat ik hier houd. Ik zeg helemaal niet "doe die aandelen weg", maar "maak met de Fransen afspraken". Afspraken die onder de CDA-regering in 2003 ook zijn gemaakt om als beide landen samen dat belang af te bouwen, waardoor de enorme invloed van de Franse politiek op Air France veel minder wordt. Denkt u dat het goed is voor KLM als de Franse staat minder invloed op Air France heeft? Dat is de laatste vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wat ik absoluut niet wil is dat wij in de volgende richting gaan bewegen. Volgens mij zei de heer Van Dijk, die is er nu niet is, dat ook. Namelijk dat wij tegen de Franse staat zeggen "bouw jullie aandeel af" — ze hebben al veel meer dan wij — waarbij wij dan ook moeten gaan verkopen. Dan krijg je dus een scheve verhouding en zakken wij onder die 50,1%. Dat willen we niet. Help mij dan: voor welk probleem is dit een oplossing?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin namens de SP.

□

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik zal vandaag een wat genuanceerd verhaal houden. Dat bent u niet van mij gewend en de minister ook niet. Het moet mij van het hart dat ik graag praat over acties en stakingen. Ik heb zes jaar mogen werken als vakbondsmen bij de FNV en talloze acties en stakingen mogen organiseren en uitvoeren. In eerdere debatten heb ik ook vaak over acties en stakingen gepraat, maar toen was ik vaak de enige. Ik ben blij dat de collega's nu meedoen. Ik zal dan ook te allen tijde het recht om te staken verdedigen, omdat staken altijd het laatste redmiddel is voor arbeiders. Staken is geen pretje. Arbeiders weten dat hun acties gevolgen hebben voor anderen. In de luchtvaart zijn dat natuurlijk de reizigers. Ik vind het dan ook ongepast — ik druk me netjes uit — dat Kamerleden zich de afgelopen periode en ook vandaag in het debat negatief uiten over stakers en vakbonden. Acties en stakingen hebben ons veel goeds gebracht en dat zal in de toekomst niet anders zijn. Ik vind het bijzonder om hier vandaag een debat te voeren in het Nederlandse parlement over stakingen en acties in Frankrijk.

De onrust in Frankrijk heeft natuurlijk ook effect op de situatie in Nederland. Dat zal niet gaan veranderen, want net een halfuur geleden heeft de Air France-KLM-directie het bod van de bonden naast zich neergelegd. Eind juni komen er weer stakingen. Dat kan ik nu alvast mededelen. De vraag rijst natuurlijk of de onrust daar straks ten koste kan gaan van de werkgelegenheid hier. KLM is een van de grootste werkgevers in ons land en die willen we niet kwijt.

De ontwikkelingen in Frankrijk hebben hier het sentiment aangewakkerd dat KLM zelfstandig verder zou kunnen en Air France helemaal niet nodig zou hebben. De mensen die dat beweren raad ik aan om het interview met KLM-CEO Pieter Elbers in Buitenhof van 13 mei eens terug te kijken. Hij serveert daar alle vooroordelen over een succesvol onafhankelijk KLM-bestaan af. De heer Dijkstra zei het net ook al. KLM is door Air France overgenomen, maar heeft een goede positie met behoud van een eigen winst- en verliesrekening. Van de minister hoor ik graag welke mogelijkheden zij ziet om deze positie van KLM binnen de holding vast te houden en, zoals de heer Graus heeft gezegd, juridisch te verankeren, zodat we zekerheid hebben richting de toekomst.

Daarnaast vraag ik de minister om uiteen te zetten welke gesprekken zij heeft gevoerd met de Franse overheid en het bestuur van Air France over de acties en stakingen. Welke handreikingen heeft zij kunnen doen om tot een oplossing te komen?

Een onafhankelijk KLM kan hetzelfde ondergaan als nationale luchtvaartmaatschappijen als Sabena, Alitalia en Swissair. Ze bestaan niet meer, staan op omvallen of kunnen alleen in zeer uitgekleden vorm verder.

Zoals ik eerder zei, is KLM met 32.000 werknemers een van de grootste werkgevers van ons land. Die banen willen we houden. Een klap voor KLM betekent namelijk ook een klap voor Schiphol, waarmee nog meer banen op de tocht komen te staan.

Niet alleen in Frankrijk, maar ook in Nederland zijn er regelmatig acties van arbeiders. Het cabinepersoneel van

KLM en piloten van Transavia staakten nog niet zo lang geleden, en vorige week wezen leden van de VNV, de grootste vakbond van piloten in Nederland, het cao-bod van KLM af. Ik wil de minister oproepen om een actieve houding aan te nemen, samen met de minister van Financiën, en om in gesprek te gaan met de KLM en de vakbonden om snel tot een goede oplossing te komen. Want dat speelt hier in Nederland en daar kunnen we misschien wat makkelijker invloed op uitoefenen.

Dank u wel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb wel genoten van dit betoog waarin een oud-vakbondsmen en nu Kamerlid een CEO in Buitenhof citeert. Hij haalt ook de VVD aan. Ik vind dat wel mooi. Staken is inderdaad een groot goed — dat moeten mensen zelf weten — maar de aangekondigde staking lijkt mij toch niet zo heel verstandig. Is de heer Laçin het met mij eens dat de stakers zich hiermee in eigen voet kunnen schieten?

De heer Laçin (SP):

Nogmaals, ik vind dat wij als Nederlandse Kamerleden geen uitspraken moeten doen over wel of niet staken in Frankrijk. Dat bepalen de vakbonden daar, dat bepalen de actievoerders en stakers daar. Zij bepalen wanneer en op welke manier zij actievoeren. Ik heb de situatie in een interruptie met de heer Paternotte proberen te schetsen. Het is een heel andere vakbonds- en stakingscultuur in Frankrijk. Ik vind dat ik me heel erg terughoudend moet opstellen bij het wel of niet staken in Frankrijk. Ze gaan staken en dat is hun goed recht.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Meneer Dijkstra, u bent door uw interrupties heen, maar u mag heel kort iets zeggen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We gaan er niet over, maar het heeft invloed op Nederland. Dat is helder.

De heer Laçin (SP):

Dat heb ik in mijn betoog ook duidelijk gemaakt. Het heeft zeker invloed op Nederland, het veroorzaakt onrust, het kan straks wellicht werkgelegenheid kosten, en dat moeten we niet willen.

De voorzitter:

Op dit punt bent u het in elk geval eens. Dat scheelt.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij zijn wij het ook eens. De heer Laçin noemde het belang van KLM en de 32.000 medewerkers. Die moeten we behouden voor nu en voor de toekomst. De heer Laçin is altijd heel kritisch. Vandaag is nog vrij rustig en mild — heel bijzonder. Welke ruimte wilt u KLM en Schiphol geven om zich in de toekomst te ontwikkelen, zodat ze kunnen instaan voor al die banen, direct op het vliegveld of rondom het vliegveld? Kunt u daar eens de visie van de SP op geven?

De heer Laçin (SP):

Zeker, dat wil ik graag. Ik dank de heer Amhaouch voor deze vraag. Dat geeft mij ruimte ...

De voorzitter:

Kort. Als ik het woord "visie" hoor ...

De heer Laçin (SP):

Een visie kan niet kort, hè?

De voorzitter:

Nee, daarom.

De heer Laçin (SP):

Kijk, we hebben dit vaker besproken, ook in eerdere debatten. Wat ons betreft blijft de cap van 500.000 staan voor Schiphol en gaan we niet verder groeien, maar gaan we in die 500.000 vliegbewegingen kijken hoe we de Midden-Oostencarriers, de Ryanairs of de easyJets, die niet heel veel toevoegen aan onze Nederlandse werkgelegenheid en economie, anders kunnen gaan inrichten zodat een KLM, bij voorkeur KLM, met cargo en met meer vluchten in die 500.000 tot meer werkgelegenheid kan komen. Mevrouw Kröger zei het net ook al. Er zijn ook conclusies uit verschillende rapporten dat KLM helemaal niet meer vliegbewegingen op Schiphol nodig heeft om te kunnen groeien.

De voorzitter:

Wilt u niet meer naar een visie vragen?

De heer Amhaouch (CDA):

Sorry, ik zal niet meer naar de visie vragen. Dat moet je aan de minister-president ook niet vragen, heb ik begrepen, want dan zegt hij: dan moet je naar de oogarts.

De heer Laçin (SP):

Dat kan ik bevestigen.

De heer Amhaouch (CDA):

Dus die zal ik niet meer vragen. U zegt: we willen die 500.000 vasthouden en we willen gaan kijken wat er mogelijk is binnen die 500.000. Het is op zich een goede gedachte dat je een keer de kam erdoor haalt en kritisch kijkt wat de toegevoegde waarde is. Maar hoe hard is die slot van 500.000? Stel dat je die 500.000 wel kunt laten groeien op een duurzame manier, zoals wij samen proberen te zeggen. Is die dan zo keihard? Of zegt u: nee, als we dat op slimme manieren kunnen doen, op duurzame manieren, staat de SP daar wel voor open?

De heer Laçin (SP):

Ik heb in eerder debatten ook gezegd dat duurzame groei van de luchtvaart in de huidige situatie onzin is. Die bestaat niet. Pas als we veel later elektrisch kunnen vliegen, kunnen we het hebben over duurzame groei. Die bestaat nu niet. Wat ons betreft is 500.000 nu de cap voor omwonenden, voor klimaat en voor milieu, gaan we daar niet mee spelen

en kijken we binnen die 500.000 vliegbewegingen hoe we bijvoorbeeld een KLM een stevigere positie kunnen geven.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Dat was de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik schors de vergadering tot 15.30 uur.

De vergadering wordt van 15.20 uur tot 15.30 uur geschorst.

Voorzitter: De Roon

De voorzitter:

Ik geef nu het woord aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. We zitten hier met elkaar in dit debat omdat er onrust is veroorzaakt, eigenlijk in Frankrijk. Maar we maken ons er toch allemaal echt zorgen over, omdat het natuurlijk onze KLM is. Ik wil niet zeggen dat er een wedstrijd van is gemaakt wie er nou het meest van KLM houdt, maar ik denk dat we bij elkaar kunnen constateren dat iedereen hart heeft voor dit bedrijf. Misschien heeft de heer Graus het nog wel het meest poëtisch en met de meeste vlam gezegd, maar het gevoel wordt breed gedeeld. Het gaat hier om een heel belangrijk bedrijf voor Nederland: belangrijk voor Schiphol, belangrijk voor de hubfunctie die we daardoor hebben en dus belangrijk voor de Nederlandse economie, voor de Nederlandse werkgelegenheid en voor het Nederlandse vestigingsklimaat. Ik kan het belang wat dat betreft niet genoeg onderstrepen. Het is dus heel terecht dat we daar met elkaar bij stilstaan en proberen om dat nationale belang, dat publieke belang ook zo goed mogelijk te behartigen.

Uiteraard volg ik het op de voet. Een tijd geleden, toen de eerste stakingen waren, heb ik daar contact over gehad met de Franse collega, Élisabeth Borne. Onlangs, vorige week nog, hadden we de Transportraad in Luxemburg en heb ik ook met haar een-op-een om tafel gezeten, omdat er toen ook weer allerlei berichten in de krant stonden over Accor, de hotelketen die mogelijk interesse zou hebben. Dat bracht weer allerlei speculaties op gang. Met mogelijk ook nog een dreiging van nieuwe stakingen voedt dat weer de onrust maar vooral ook de ongerustheid, ook bij alle mensen in Nederland die direct of indirect aan KLM verbonden zijn. Ik heb mijn Franse collega Élisabeth Borne daar dus ook op bevroegd en gezegd: goh, hoe staan jullie erin en wat zijn de laatste ontwikkelingen? De reactie daarop was eigenlijk onveranderd sinds het vorige gesprek dat ik met haar heb gehad, namelijk: het allerallerallerbelangrijkste is dat Air France-KLM zelf weer concurrerend wordt en internationaal gewoon de concurrentie aankan, dus zelf aan de eigen concurrentiekracht werkt.

Wat is daar in de eerste plaats voor nodig? Dat heeft mevrouw Borne ook herhaalde malen onderstreept. Het eerste dat daarvoor nodig is, is dat er een nieuwe CEO op de plek komt. Ik begrijp dat ze hopen dat dat nog deze zomer rond komt. Als je dan een nieuwe CEO hebt, is het natuurlijk zaak dat die nieuwe CEO ook de nieuwe strategie mee vaststelt. Er was eigenlijk een nieuw strategisch plan aan-

gekondigd voor de zomer. Dat heeft natuurlijk geen zin als je nog in een proces zit naar een nieuwe CEO toe. De volgende stap is dus: is de nieuwe CEO het eens met de strategie die men had? Komen daar wijzigingen in? Dat moet je afwachten. Op het moment dat daar duidelijkheid over is, zal ik ook heel graag naar Parijs afreizen of de mensen ergens anders spreken. Dan zal ik natuurlijk heel graag mijn best gaan doen om ook, zoals velen van u het zeiden, de regels en de afspraken die we hebben rondom KLM — die zijn meerdere malen besproken, ook door voorgangers van mij, mevrouw Mansveld en mevrouw Dijksma — nog een keer op tafel te leggen, en waar mogelijk steviger te verankeren. Dat zal ik heel graag doen.

Ik ben natuurlijk nu net als mevrouw Borne in afwachting van de nieuwe CEO. Ik ben dan wel niet naar Parijs geweest, maar de heer Janailac is hier geweest; dat is natuurlijk ook leuk. Janailac is bij ons op bezoek gekomen. Maar goed, u weet ook allemaal hoe het daarna afgelopen is. Hij had zijn lot verbonden aan het voorstel. Het voorstel is afgestemd, dus hij is ook betrokken. Wanneer er duidelijkheid is, er nieuwe aanspreekpunten zijn en er een nieuwe CEO en een nieuwe strategie zijn, lijkt me dat ook het punt waarop je dan het beste dat gesprek aan kan gaan. De heer Paternotte wilde nog graag dat ik met de trein zou gaan. Nou, dat zal ik met liefde en plezier doen. Ik ben nog steeds Platinum Card-houder van de Thalys. Ik kan u vertellen: je moet er heel veel in zitten voor je dat wordt! Dat was natuurlijk nog vanuit mijn tijd als Europarlementariër. Ik zit er nu veel minder in, maar dat zal ik heel graag nog een keer doen om naar Parijs te gaan.

De voorzitter:

Net als in de eerste termijn van de kant van de Kamer zal ik ook in deze termijn vier vragen per fractie toestaan. Het woord is nu aan de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dank voor de mooie toezegging van de minister dat zij met de Thalys gaat reizen. Toen zij begon over de Platinum Card was ik even bang dat zij toch in het vliegtuig wilde stappen. Maar de kaart was voor de trein, dus dat is heel mooi. De vraag is wel of u dan ook bereid bent om dat met het huidige bestuur te doen. Als het gaat om het herbevestigen van afspraken, lijkt het mij niet per se nodig om te wachten — we weten tenslotte niet hoelang dat is — tot er een nieuwe CEO is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is op zich ook geen aanleiding om te denken dat er ineens een verandering zou optreden in die zin dat men die afspraken niet meer zou willen nakomen. Er is ook nog nooit eerder gebruikgemaakt van de arbitragemogelijkheid die er is. Ik zie daar dus op korte termijn geen aanleiding voor. Mochten we inderdaad via bijvoorbeeld de heer Elbers, die nu natuurlijk een prominente rol heeft in het huidige bestuur onder mevrouw Couderc die dat als non-executive voorzit, signalen krijgen dat er iets mis dreigt te gaan, ben ik natuurlijk bereid om bij wijze van spreken vanavond nog in de trein te stappen. Maar dat signaal heb ik niet gekregen, dus ik wil graag, net als de Franse collega, eerst afwachten wanneer die nieuwe CEO er is, en dan zo snel mogelijk contact opnemen om tot een afspraak te komen.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, tweede vraag.

De heer Paternotte (D66):

De minister heeft het over: als er iets mis dreigt te gaan. Maar er is natuurlijk al een hoop gebeurd. Want meneer Janaillac, die bij u op bezoek is geweest, is al weg, omdat de personeelsleden zijn voorstel hadden weggestemd. Er is al ontzettend veel gestaakt, waardoor de KLM in één maand tijd met de helft van het aantal toestellen zelfs meer omzet draaide en meer passagiers vervoerde. Dat zijn nogal wat dingen die enorm zwaar drukken op dat bedrijf. KLM heeft daar continu last van. Als de stakingen nu door dreigen te gaan — daar krijgen we vandaag duidelijkheid over — dan hoop ik toch dat de minister dat ziet als reden om met de huidige CEO, al is het een interim-CEO, in gesprek te gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker, dan is er sprake van een misverstand. Uiteraard blijf ik over de huidige ontwikkelingen voortdurend in contact. Maar als het specifiek over herbevestigingen van die oude afspraken gaat, denk ik dat je dat doet op het moment dat alles, hopelijk, weer in een rustiger vaarwater is gekomen. Maar u hebt gelijk: mocht een van de afspraken die nu gelden acuut in gevaar komen, dan moet je dat natuurlijk ook doen. Uiteraard houden wij de vinger aan de pols bij de Franse collega's — bij de Franse minister van Transport, maar natuurlijk ook bij het bedrijf zelf — en volgen wij op de voet wat er gebeurt. Ik had gehoopt dat er geen stakingen zouden komen. Als ze wel komen, lopen de verliezen ook weer op. Dat kan natuurlijk niet heel lang doorgaan. Uiteraard is ons eerste aanspreekpunt de heer Elbers, maar als er stakingen komen zullen wij ook met de rest goed contact houden om ervoor te zorgen dat wij aangesloten blijven, want ons is er alles aan gelegen om dit publieke belang op een goede manier te borgen. Nogmaals: de Franse collega geeft, ook ten aanzien van het verhaal van Accor, aan dat het voor hen op dit moment niet aan de orde is. Zij zegt geen enkele stap te zullen ondernemen zonder daarover met ons in contact te treden. Ik ga er dus van uit dat ze die belofte gestand doet.

Er zijn nog vragen gesteld over de naleving. Is het al eens gebeurd dat afspraken niet zijn nagekomen? Nee, gelukkig niet. Het probleem heeft zich nog niet voorgedaan. Vandaar dat ik ook verwacht dat we dat kunnen borgen.

Vooral de heer Paternotte heeft gevraagd of het wel of niet een goed idee is om aandelen te verkopen. Ik sta hier als minister van IenW en niet als minister van Financiën, die over het aandeelhouderschap gaat. Uw artikel stond vanochtend in de krant, dus ik heb nog niet de gelegenheid gehad om met collega Hoekstra hierover in gesprek te gaan. Ik kan me dus zo voorstellen dat ik de vragen die specifiek over het aandeelhouderschap gaan, naar hem doorgeleid, en dat hij u daar schriftelijk op zal antwoorden.

De heer Paternotte (D66):

Ik zou willen voorstellen om te accepteren dat de minister nu geen antwoord kan geven op de vragen die gaan over de portefeuille van minister Hoekstra. Maar uiteindelijk ging de hoofdlijn van mijn verhaal over de aandelen van de

Franse staat in Air France-KLM. Daar gaat eigenlijk niemand over in die zin dat geen van onze ministers die aandelen beheren, maar die hebben nogal wat impact op KLM. Dus ik kan mij voorstellen dat de minister wel kan aangeven of zij de omvang van de invloed van de Franse staat wenselijk vindt en of zij vindt dat dat in lijn is met de afspraken die in 2003 zijn gemaakt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die afspraken zijn destijds met redenen omkleed gemaakt. Ik heb in het contact met mijn Franse collega, mevrouw Borne, aan haar gevraagd of er plannen zijn voor een algehele of gedeeltelijke afbouw. Ze zei dat daar geen sprake van was, dat er niet over gesproken was, dat ze in afwachting zijn van een nieuwe CEO, dat de strategie de stap daarna is, en dat er dan pas verder wordt gesproken. Verder heb ik daar geen informatie over. Als zij mij zegt dat ze daar niet mee bezig zijn, dan ga ik ervan uit dat dat zo is.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik begrijp dat de minister van Financiën gaat over het verhandelen of verkopen van die aandelen, wat gisteren in een keer nieuws was. Maar de vraag is even: zou het u helpen als minister van IenW als wij vandaag die aandelen gaan verkopen? Hoe kan het helpen? Of helpt het u niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat voor mij in ieder geval ontzettend belangrijk is, is dat geborgd wordt dat de meerderheid van de KLM-aandelen in Nederlandse handen blijft — dat is ook al eerder gewisseld vandaag — want dat is gekoppeld aan die landingsrechten. Daar staan wij vanuit IenW voor aan de lat. Als wij dat kwijt zouden raken, stel je heel veel in de waagschaal. Als je de KLM op die manier kwijt zou raken, dan zet je de hubfunctie op het spel. Wij hebben bij andere luchthavens elders in Europa ook gezien, bijvoorbeeld in Brussel, Zürich of Kopenhagen, dat je de hubfunctie niet meer terugkrijgt als je die kwijtraakt. Dus dat zou ik niet in de waagschaal willen stellen.

De heer Amhaouch (CDA):

Duidelijk.

De voorzitter:

Voldoende?

De heer Amhaouch (CDA):

Ja.

De voorzitter:

Dan de heer Paternotte voor zijn vierde vraag.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter, het vorige — de vraag waar de minister wel of niet op kan antwoorden — was eigenlijk een punt van orde. De vraag die ik de minister wil stellen is of zij kan bevestigen dat de regering-Balkenende I, II, III en IV tientallen procenten

ten aandelen KLM hebben ondergebracht bij administratiekantoren die waarborgen dat de KLM de Nederlandse nationaliteit heeft, en dat er niks zou veranderen aan de Nederlandse nationaliteit van KLM als wij die laatste 5,92% daar ook onderbrengen. Kan de minister dat bevestigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als die in zijn geheel in diezelfde twee administratiekantoren worden ondergebracht, dan houd je inderdaad, als ik het netjes optel, 51% en dan is dat belang geborgd. Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik merk even op, meneer Paternotte, dat uw derde opmerking inderdaad een ordepunt was, maar er zat ook een vraag aan vast. Dus ik tel hem toch mee als vraag. De minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan hebben onder andere de VVD en het CDA ook nog een vraag gesteld over de Golfstaatmaatschappijen, de concurrentie en de manier waarop wij daar vorige week in de Transportraad mee zijn omgegaan. U hebt gelijk dat we eigenlijk heel graag zouden willen dat we zouden kunnen ingrijpen op het moment dat er concurrentievervalsing of prijsdumping dreigt. Dat is precies waar Nederland ook voor gewerkt heeft. Wij hebben dat niet alleen gedaan. Wij hebben dat ook samen met toch niet de minsten gedaan: Frankrijk, Duitsland en nog een paar andere landen. Toch zijn we er niet in geslaagd om daar een meerderheid voor te halen. Ik heb op de afgelopen Transportraad, waar dit als eerste punt in de ochtend geagendeerd stond, het standpunt naar voren gebracht dat wij heel graag hadden gewild dat wij preventief zouden kunnen acteren en niet pas achteraf, wanneer is aangetoond dat het tot schade heeft geleid. Dan ben je immers mogelijk te laat.

Het is ontzettend jammer dat we daar geen meerderheid voor hebben gekregen. Dat neemt niet weg dat we dat zullen blijven benadrukken en ervoor zullen blijven ijveren om dat in de toekomst wel voor elkaar te krijgen. Ik heb de strijd nog niet helemaal opgegeven, want dit is natuurlijk de positie van de Raad, maar het Europees Parlement en de Commissie nemen ook deel aan de trilogie. In het Parlement is de positie wat meer gericht op het ook preventief willen acteren. Dus het is nog niet helemaal verloren. U weet hoe dat gaat in een onderhandeling; wanneer er ergens toch nog wat bewogen zal moeten worden, zullen wij vanuit Nederlandse kant het Oostenrijks voorzitterschap adviseren om hier met het Parlement mee te gaan in de zin dat we preventief kunnen optreden. Wanneer wij erover spreken in de Raad — u weet hoe dat gaat in de onderhandeling — zal er misschien toch nog ergens wat bewogen moeten worden. Wij zullen van Nederlandse kant straks het Oostenrijkse voorzitterschap adviseren om hier toch wel met het Parlement in mee te gaan en preventief te kunnen optreden.

De heer Laçin (SP):

Een strijdende minister, dat klinkt als muziek in mijn oren. Ik vind wel dat zij deze strijd wat breder moet trekken dan alleen de Midden-Oostencarriers. Zij weet ook dat ik dat vind. Welk punt maakt zij in Europa wat betreft Ryanair en

de schijnzelfstandigheid onder piloten? We weten — die vraag stelde ik net ook aan de heer Dijkstra — dat in Duitsland en in België invallen zijn gepleegd door de arbeidsinspectie. Die invallen bij Ryanair zijn niet gepleegd door de rechter — daarbij kijk ik naar de heer Dijkstra — maar door de arbeidsinspectie. Daar zijn misstanden en die worden aangepakt. Voert de minister ook in Europa dit gesprek met haar Duitse en Belgische collega's en wanneer is zij van plan om ook in Nederland stappen te gaan ondernemen tegen Ryanair?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit hebben we weleens vaker gewisseld. Op het moment dat de Inspectie SZW daar aanleiding voor ziet — iedereen die er voorbeelden van heeft, kan die aanmelden — dan zal ook onze inspectie zeker niet nalaten om een inval te doen als die nodig is. U weet ook dat er op het Europese vlak nog onderzoeken lopen. Die wacht ik ook af. Wanneer er algemene maatregelen nodig zijn, zullen we daar natuurlijk naar kijken.

De voorzitter:

Tweede vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik proef hier wel een opening, in die zin dat ik in eerdere debatten heel vaak van de minister te horen heb gekregen dat er wordt uitgegaan van de gegevens die de Belastingdienst heeft over schijnzelfstandigheid en dat daar vaak niks uit komt. Dat is niet zo gek, vinden wij. Maar ik hoor de minister zeggen dat iedereen een melding kan doen bij de Arbeidsinspectie dat er iets aan de hand is. Als werknemers nu massaal melding maken bij de Arbeidsinspectie, dan gaat de Arbeidsinspectie actie ondernemen. Is dat de conclusie die ik kan trekken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dan moeten het wel gefundeerde klachten zijn; die slag om de arm moet ik natuurlijk houden. In eerdere debatten die ik heb gehad met collega Van Ark over de Inspectie SZW heeft zij ook steeds aangegeven dat wanneer daar serieuze signalen binnenkomen, de Arbeidsinspectie daar op een serieuze manier naar kijkt en indien nodig in actie komt.

De voorzitter:

De minister gaat verder met haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat ik eigenlijk al een heel eind ben, voorzitter. Ik kijk nog even naar het lijstje.

De voorzitter:

Intussen is er zo te zien een vraag van mevrouw Kröger. Maar zij wacht even.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kijk meteen even naar haar vragen. Mevrouw Kröger heeft gevraagd of het huidige MoU voldoende zekerheid biedt. Meerdere leden van uw Kamer hebben gevraagd om een soort herbevestiging hiervan. Ik denk dat het heel goed is om daar nu de vinger over aan de pols te houden en te kijken wat er in de tussentijd gebeurt wat mogelijk tot een schending van die afspraken zou leiden. Dan kom ik natuurlijk meteen in actie. Als het echt gaat om te proberen tot formaliseren over te gaan, dan is daarvoor nodig dat er een nieuwe CEO is en dat de rust is weergekeerd. Maar ondertussen bewaak ik natuurlijk wel dat de afspraken die we hebben staan in het memorandum of understanding, zeker gerespecteerd worden. Anders reis ik meteen af naar Parijs.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Met een platinum kaart voor de Thalys; dat was goed te horen.

Mijn vraag is een andere. Herkent de minister het beeld dat deze stakingen bij Air France-KLM, maar ook de stakingen wellicht bij de KLM zelf, toch gezien moeten worden als onderdeel van een race to the bottom, een keiharde concurrentie op prijs, waarbij dus ook op arbeidsvoorwaarden geconcurrereerd wordt om de kosten te drukken in de luchtvaart?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger heeft natuurlijk gelijk dat dit een internationale, globale concurrentiestrijd is. Daar is prijs een heel belangrijk onderdeel van, maar dat is niet het enige onderdeel. Het gaat natuurlijk ook om de kwaliteit. Daar hebben KLM en Transavia, en Air France-KLM trouwens ook, een goede naam hoog te houden. Ik denk dus dat ze daarmee de internationale concurrentie goed aankunnen. Maar dat vraagt wel dat ze voortdurend alert zijn en zorgen dat ze met de rest mee kunnen bewegen. Daarom verwijs ik er ook nog een keer naar dat we, als er ergens ongeoorloofde staatssteun is en bedrijven — of ze nou uit de Golfstreek komen of van elders ter wereld, dat doet er niet toe — op die manier oneerlijk concurreren, daar wel tegen op moeten kunnen treden. Dat zou ik graag vooraf kunnen doen in plaats van als er al schade is geconstateerd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar herkent de minister ook het beeld dat het dus niet alleen gaat om de oneerlijke concurrentie met staatsgesteunde Midden-Oostencarriers, maar ook met lowcostcarriers die op andere manieren de prijs drukken, bijvoorbeeld met schijnconstructies? Eigenlijk wordt er dus aan twee kanten aan Air France-KLM geduwd, op bepaalde afstanden door de Midden-Oostencarriers en op een ander vlak door de lowcostcarriers. Daartussen proberen die bedrijven hun hoofd boven water te houden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als is aangetoond dat er echt sprake is van schijnconstructies, dan moeten we daar ook meteen tegen optreden. Daarom ben ik ook benieuwd of daar in dat onderzoek van de Europese Commissie ergens echt iets van aangetoond wordt, want dan moeten we daar meteen actie op onderne-

men. Dat heb ik net ook in de richting van de heer Laçin geantwoord. Hetzelfde geldt voor de inspectiediensten. Dat heb ik net ook al gezegd. Als zij serieuze signalen krijgen, moeten ze die serieus onderzoeken en daarnaar kijken. Maar tot op heden is dat niet gebleken.

De voorzitter:

De heer Dijkstra, of de heer Van Dijk, moet ik zeggen. Gaat uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dijkstra.

De voorzitter:

Toch Dijkstra?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, toch. Was de minister helemaal klaar, of was ze nog bezig met de beantwoording?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij ben ik eigenlijk nagenoeg klaar.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

U bent bijna klaar? Ik heb wel een punt. Ik ben blij dat u net zegt dat u zich een inspanning wil getroosten om op te komen voor de belangen van KLM en KLM-medewerkers en ons nationaal belang. In het vorige debat hebben we het gehad over die ruim 30.000 gezinnen die daaraan vastzitten. Ik vind het ook goed dat u ook aangeeft wat u niet voor elkaar kunt krijgen. Ik denk dat u daar ook eerlijk in bent, als u die gesprekken heeft gehad. U moet niet de verwachting wekken dat alles kan. Onze positie is echt beperkt. We honoreren die inspanning dus, maar u moet het ook duidelijk aangeven als iets niet lukt en daar dan mee terugkomen naar de Kamer, en dan moeten we dat met elkaar ook eerlijk accepteren. Ik denk dat dat wel een belangrijke constatering is. Houdt u ons alstublieft op de hoogte daarvan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wil ik heel graag doen. Ik denk dat het heel goed is dat de heer Dijkstra nog even onderstreept dat onze mogelijkheden niet heel erg groot zijn. Het betreft een arbeidsconflict in een ander land. Ik zal natuurlijk met alles wat ik in me heb de zorgen overbrengen en, waar ze dat misschien niet zien, onderstrepen wat de consequenties kunnen zijn voor Nederland en voor al die gezinnen, zoals u het terecht omschrijft, maar ook voor onze economie en ons vestigingsklimaat en daarmee eigenlijk ook voor het Europese vestigingsklimaat. Dat ga ik zeker goed voor het voetlicht brengen. Maar ik heb niet echt een machtsmiddel of een instrument om te zeggen: en als jullie het niet doen, dan zwaait er wat. Het zal echt van argumenten moeten komen. Ik hoop dat ik daar iets mee zal kunnen bereiken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een hele belangrijke in dat kader is ook de kaspositie. De stakingen in Frankrijk hebben 400 miljoen euro gekost, 25

miljoen euro per dag. Er zijn weer vier dagen stakingen aangekondigd, dus dat gaat hard. Ik kan me voorstellen dat de Fransen binnen de holding toch wel heel verlekkerd kijken naar de kaspositie van KLM. Ik hoop niet dat we in het najaar voor de conclusie komen te staan dat die kaspositie ook niet veilig is en dat die zo meteen verhuist ter genoegdoening van wat dan ook. Die stakingen kosten gewoon geld. Ik vraag dus ook alle aandacht van de minister daarvoor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Er zijn dus ook afspraken over om dat gescheiden te houden. Ik denk dat dat een van de belangrijke afspraken is waarbij we moeten waken dat ze worden nagekomen.

De heer Graus (PVV):

Desnoods moet ik al mijn interrupties opmaken, maar dit is heel belangrijk. Ik heb gevraagd naar de juridische verankering. De minister zei: we kunnen bijna niks. Alles kan. De regering van een van de beste handelslanden wereldwijd kan alles. Diplomatieke druk, handelsdruk: alles kan. Alles. Maar ik heb ook gezegd: zorg nou dat de huidige president-directeur van KLM de tweede CEO wordt. Daar heb ik geen reactie op gehad. Ik heb ook gevraagd: wat kost de vergroting van dat aandelenpakket? Ik heb dat nodig voor de begrotingsbehandeling. Ik moet dat weten, want dan kan ik daar een amendement over indienen. Ik wil weten waar ik desnoods de dekking vandaan kan halen. Ik heb ook gevraagd naar de groei van Schiphol. KLM komt ook in de problemen doordat Schiphol op slot zit. Daar hebben we een debat over gevoerd, maar daar is ook niets over gezegd, en dat is een ernstige zaak. Dus daar kan de minister wel terdege iets aan doen. Dat gaat allemaal buiten de Franse stokbroden om. Maar ik wil dat nu echt klaar hebben. Dit is het zoveelste debat. Iedere keer wordt er gezegd: we gaan dit doen, we gaan zus doen en we gaan praten. Maar daar kopen we niks voor. Dit moet echt juridisch verankerd worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp de wens om het juridisch te verankeren heel goed. Ik zou dat ook heel graag willen doen. Maar ik heb net ook in de richting van de heer Dijkstra aangegeven dat ik geen machtsmiddel heb om dat af te dwingen. Ik zal er mijn uiterste best voor doen, en ik denk dat dat ook voor collega Hoekstra en het hele kabinet zal gelden, maar ik kan u niet de garantie geven dat dat lukt. Dat moet u ook begrijpen. Over Schiphol voeren we met elkaar een heel zorgvuldig debat. We hebben daar nog niet zo lang geleden ook over gesproken. We zijn nu in afwachting van de milieueffectrapportage van Schiphol en we zijn in afwachting van adviezen daarover van de Omgevingsraad Schiphol. Het betreft zowel het dossier wonen en vliegen, dat een bepaalde impact heeft, als het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol. Dus ik denk dat we daar ook zorgvuldig moeten betrachten.

Ik weet dat de heer Graus de wens heeft om heel snel door te groeien naar 800.000, maar ik heb in deze zelfde Kamer te maken met bijvoorbeeld de heer Van Raan, die er nu niet is, die terug wil naar 300.000. Voorlopig houd ik me gewoon aan de regels en afspraken die we met elkaar hebben gemaakt in deze Kamer en gaan we heel zorgvuldig, stap

voor stap, verder met het proces. De heer Graus vraagt ook: kunt u niet even regelen dat de heer Elbers de nieuwe CEO wordt? Excuus, u zegt "de tweede man". Ik moet u geen dingen in de mond leggen die niet kloppen. Ja, natuurlijk zou ik dat ook fantastisch vinden. Waar ik hem kan aanprijzen zal ik dat zeker niet nalaten. Maar ook daar ga ik niet over, want daar gaat natuurlijk de board van Air France-KLM zelf over. Dus ik kan niet meer dan mijn best doen.

Over uw vierde vraag over wat dat allemaal gaat kosten, moet ik u toch echt doorverwijzen naar de minister van Financiën. Dat ligt echt specifiek op zijn terrein als aandeelhouder. Daar kunt u dan schriftelijk antwoord op krijgen.

De heer Graus (PVV):

Dan neem ik wel aan dat de minister gaat regelen dat wij dat krijgen. Wij zijn hier de luchtvaartcommissie, dus dat moet dan hier terecht komen. Ik zit wel in de commissie voor Financiën, maar ik heb nooit debatten met de minister van Financiën.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zeg u toe dat ik die vraag overbreng aan collega Hoekstra, zodat hij daar schriftelijk op kan reageren.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel. Dan kunnen we langzamerhand gaan trechteren. Die groei gaan we ook nog wel bespreken bij het AO Schiphol. Maar het gaat er ook om dat de VVD opeens wel wil groeien, naar 590.000. Dat was mijn eerste verzoek. 800.000 is de verre toekomst, maar ik ga waarschijnlijk een Kamermeerderheid krijgen als de VVD me steunt om op korte termijn te groeien naar 600.000. Daarom vraag ik dat, want dan kan ik mijn motie, die pas verworpen is, weer indienen.

Dat aandelenpakket wacht ik af. De tweede CEO is ook een inspanningsverplichting. Daar ga ik geen motie voor indienen. Ik weet dat de minister zich daarvoor inzet. Maar over dat eerste, zo zeg ik als aller-, allerlaatste, heb ik een motie klaarliggen. Die motie gaat over juridische verankering van de vijf gemaakte afspraken uit 2004, die in 2015 op papier in een MoU zijn herbevestigd. Die moeten echt juridisch verankerd worden. Alle ter zake deskundige luchtvaartdeskundigen zeggen: dat is, buiten het vergroten van het aandelenpakket, het enige wat we kunnen doen om KLM nog enigszins te redden. Maar als het echt fout gaat, is er überhaupt geen redding mogelijk. Ik wil dat dus graag bevestigd krijgen, want anders moet ik mijn motie indienen en zal de Kamer zich moeten uitspreken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Graus mag erop rekenen dat ik mijn uiterste, uiterste best zal doen om het voor elkaar te krijgen dat die positie wordt versterkt. Dat is echter ook geen van mijn voorgangers, toch ook mensen van grote kwaliteit, gelukt. Ik heb dus niet de illusie dat ik dat dan opeens wel even voor elkaar krijg. Ik wil dus mijn uiterste best doen, maar ik kan u geen garantie geven.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

In het regeerakkoord staat duidelijk het belang van Schiphol met een goede en gezonde home-carrier. We hebben het eerder gehad over vliegbewegingen en -aantallen. Ik pleit niet voor ongebreidelde groei, zoals de heer Graus, maar evenmin voor krimp, zoals de Partij voor de Dieren. Ik wil een zorgvuldige groei. We willen dat wel bespreekbaar maken. We hebben ook afspraken gemaakt over de situatie tot en met 2020. De minister heeft die een aantal keer bevestigd. Maar stel dat KLM, of Air France-KLM, zegt: we hebben een nieuwe bestemming, bijvoorbeeld ergens in Azië of Zuid-Amerika, maar die kan niet. Ik zou wel willen dat dat op Schiphol nog kan om te voorkomen dat ze uitwijken naar Parijs of zelfs zeggen: het kan helemaal niet meer. Zijn we daar flexibel in? En wilt u ons informeren op het moment dat dat soort vragen komen? En wilt u, vanwege het belang dat we met elkaar hechten aan KLM, bekijken of er mogelijkheden zijn om het toch te doen, eventueel binnen die 500.000 of juist met dat kleine beetje flexibiliteit waarvoor we op een gegeven moment gaan opteren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Dijkstra heeft een heel pleidooi gehouden. Net noemde u ook die 326 directe bestemmingen en het belang daarvan voor het vestigingsklimaat en voor het zijn van een hub. Dat moeten we echt bewaken. Maar daarvoor zal bijvoorbeeld ook nodig zijn dat we straks op Lelystad Airport aan de slag kunnen. We hebben namelijk ook ons selectiviteitsbeleid nodig om dat te kunnen faciliteren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zeg, tenslotte, dat we geen cadeautjes geven aan een luchtvaartmaatschappij. Nee, we hechten aan het economische belang, vanwege die hubfunctie en vanwege die banen. Ik wijs erop dat KLM ongeveer de helft van alle bewegingen op Schiphol doet en met haar partner goed is voor 68% van alle reizigers. Dus het belang is wel evident. En als we zien dat de luchtvaart onder druk staat, moeten we ook bereid zijn om te kijken waar we, binnen de afspraken die er zijn, oplossingen kunnen vinden. Als we dat blijven doen met elkaar, komen we een heel eind.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kan alleen maar beamen dat we daar heel zorgvuldig naar moeten kijken en dat we onze belangen zeker niet moeten verkwanzelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoop niet dat de minister meegaat met de logica van de VVD dat het slot van de 500.000 af zou moeten. Ik begrijp eigenlijk niet dat hier de hele tijd de aanname gedaan wordt dat de groei van Schiphol nodig is voor KLM. Ik citeer het nu maar even, want de heer Dijkstra had het zonet ook niet paraat: "KLM profiteert het sterkst van de schaarste en kan daarmee grotere winsten maken dan concurrenten die minder vliegen op luchthavens met capaciteitsrestricties. KLM heeft immers de meeste slots op Schiphol. Met die winsten kan KLM weer investeren in kwaliteit, extra slots opkopen, uitbreiden op andere luchthavens et cetera." Dus als er een internationale race to the bottom is in de luchtvaart, waarin het belangrijk is dat KLM een sterke positie

houdt, waarom wordt dan gesuggereerd dat er groei op Schiphol nodig is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er is nog steeds behoefte aan meer vliegen en meer luchtvaart. Dat is ook belangrijk voor de economie. Ik breng u even in herinnering wat de heer Dijkstra of de heer Amhaouch hier zonet zei. Als er ergens een bestemming afvalt en je gaat de-hubben, zoals dat heet, waardoor je steeds minder bestemmingen krijgt, is dat uiteindelijk ook weer heel slecht voor je economie. Het gaat toch altijd om een totaalafweging. U kiest het meest milieuvriendelijke scenario. Daar zitten natuurlijk bepaalde voordelen aan, maar daar zitten misschien ook nadelen aan. Ik denk dat we dat pas goed met elkaar kunnen afwegen wanneer we ook de milieueffectrapportage en de adviezen van omwonenden in de Omgevingsraad tegen elkaar kunnen afwegen.

En dan ga ik nog even terug naar het begin van uw vraag. Laat ik nu opeens de 500.000 los? Nee, dat is niet het geval. Ik hou me gewoon aan de afspraken.

De **voorzitter**:

De vierde vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het toch belangrijk om dit te markeren. Ik steun het feit dat de minister zegt dat we alle informatie op tafel moeten hebben uit de milieueffectrapportage et cetera, en dan een zorgvuldige discussie moeten voeren over de toekomst van Schiphol. De reden dat we hier vandaag bij elkaar zijn, is dat het ook gaat over de positie van KLM als onderdeel van de toekomst van Schiphol. Keer op keer wordt er te makkelijk en eigenlijk factfree gezegd: voor de toekomst van KLM is de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol nodig. De studies die de minister zelf naar de Kamer heeft gestuurd, schetsen een heel ander beeld. Dus voordat we hier een nieuw debat voeren over de toekomst van Schiphol, moet dit echt veel beter uitgezocht worden en dat vraag ik van de minister. Wat is er nou echt nodig voor KLM om stand te houden in een algehele race to the bottom in de luchtvaart, met zowel gesubsidieerde Midden-Oostencarriers als schijnconstructies bij lowcostcarriers? En welke positie kan KLM daarin pakken, zonder dat er klakkeloos van wordt uitgegaan dat groei van het aantal vliegbewegingen een oplossing is? Volgens mij zeggen de studies dat absoluut niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mevrouw Kröger plakt hier een heleboel aannames aan elkaar. Ze zegt: én met gesubsidieerde lowcostcarriers én met schijnconstructies. Dat zijn allemaal dingen waar we tegen strijden en die we tegen willen gaan. Ik kijk ook naar de mensen die er toch het dichtst bovenop zitten. Dat zijn de mensen van KLM zelf, die zeggen dat ze die groei wel degelijk nodig hebben. Ik kom ook op andere plekken in de wereld. Nog niet zo lang geleden mocht ik in India zijn. Daar is ontzettend veel belangstelling om heel veel met Nederland te gaan doen, en om Nederland straks te gaan gebruiken als gateway to Europe als de UK dat na de brexit niet meer is. Dat biedt kansen, ook voor onze economie. Je moet wel afwegen of je daarvoor wilt gaan of niet. Ik denk

dat dat de politieke afweging is die we met elkaar moeten maken als we, zoals u zelf ook zegt, alle feiten op tafel hebben. Er zijn ook onderzoeken waarin in het ene geval meer gefocust is op de economie en in het andere geval meer op het milieu of de omgeving. Ik denk dat we met elkaar al die belangen goed moeten gaan afwegen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De minister zei dat ze bijna klaar was, dus ik kom toch even vragen naar het antwoord op mijn vragen over de concurrentiepositie van KLM. U zei net iets over Air France-KLM. Er moet eerst een nieuwe CEO komen, dan komt er een nieuwe strategie en dan kunnen er nog een aantal afspraken verankerd worden. Maar bij de discussie die we vandaag voeren, gaat het om het belang van die 32.000 mensen die daar werken en de grote bijdrage die ik noemde in mijn inbreng, van 10 miljard aan het bbp. Hoe gaan we die samen met KLM voeren, of met de KLM voorop als bedrijf? Wat is de strategie? Wordt de minister daarin meegenomen? Anders staan we hier de volgende keer en dan is niet de oorzaak de stakingen, maar dat de concurrentiepositie van KLM niet goed is. Over groei is heel veel gesproken, en dat wil ik even parkeren. Wij hebben in het regeerakkoord gezet dat er duurzame groei moet komen vanaf 2021. Die richting gaan we op. Wat is KLM nog meer aan het doen? We weten dat het ontstaan van easyJet en van Ryanair heel veel luchtvaartmaatschappijen verrast heeft, maar wat gaan we doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laat ik om te beginnen even stellen dat als het gaat om cao-onderhandelingen enzovoort, ik daar echt buiten blijf. Dat is in Nederland aan werkgevers en werknemers samen om daaruit te komen. Als het gaat om specifieke elementen van bedrijfsvoering, dan bemoei ik me daar niet mee. Als het nou echt gaat over de concurrentiepositie, dan is het natuurlijk zaak dat we gezamenlijk optrekken, dat we kijken naar Schiphol en naar de concurrentiekracht van onze hub. Als we daar niet op vooruit kunnen, dan ondervindt KLM daar ook de negatieve kanten van. We trekken in Europa samen op, als het gaat om hoe je omgaat met maatschappijen die van buiten de Europese Unie ook bij ons komen vliegen. Ik denk dat we naar het totaalplaatje moeten kijken. Dat geldt ook voor wat we aan het doen zijn om de hinder te beperken. Hoe kun je in prijzen daarmee rekening houden en vliegtuigen, als zij stiller en schoner zijn, wat meer kansen bieden? Dat zijn allemaal aspecten van die concurrentiepositie die we in de gaten moeten houden en waardoor we bijvoorbeeld ook het verhaal van de vliegtaks juist Europees — of liever nog internationaal — willen aanvliegen, zou ik bijna zeggen, om te zorgen dat we onze eigen home-carrier KLM niet op achterstand gaan zetten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan is de vraag om dat te concretiseren. Hoe kan de Kamer geïnformeerd worden? Gaan wij zien wat de belangrijkste randvoorwaarden zijn voor de KLM? Dat is toch van nationaal belang. Het is niet zomaar een bedrijf waarvan je kunt zeggen: we zetten het op afstand, ze zoeken het maar uit en als het fout gaat dan staan we hier weer. Kunnen wij als Kamer inzicht krijgen in wat de randvoorwaarden zijn waarbinnen de KLM een nieuwe stap kan maken, om die concurrentiepositie te versterken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat we dat zeker mee moeten nemen in het hele debat over Schiphol, want het is de belangrijkste bewoner, om het zo maar te omschrijven, van Schiphol. Bij de afweging die we daar gaan maken, zal de concurrentiepositie van KLM zeker een belangrijke rol moeten spelen. Welke aspecten we daar precies bij zullen moeten wegen, dat moeten we beoordelen als we de feiten op tafel hebben; als we bijvoorbeeld ook weten hoe we ervoor staan ten aanzien van Lelystad Airport. Kunnen we daar inderdaad op de langere termijn die 45.000 vluchten kwijt? Kunnen we dat selectiviteitsbeleid goed gestalte geven? Dat biedt voor KLM ook weer meer kansen om de mainportgebonden vluchten te kunnen uitvoeren.

De **voorzitter**:

Minister, gaat u verder.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik was klaar, voorzitter.

De **voorzitter**:

O, ik dacht dat er nog een klein puntje was blijven liggen, maar als dat niet zo is ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet dat ik weet.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik even naar de Kamer. Er zijn geen vragen op dit moment. Ik neem aan dat u behoefte heeft aan een tweede termijn. Dat is het geval, zo te zien. Dan is de eerste spreker de heer Graus van de PVV. Hij heeft een spreektijd van één minuut en twintig seconden.



De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de gemaakte afspraken tussen de Air France-KLM CEO en het kabinet uit 2015 te laten vastleggen in nieuwe, juridisch verankerde garanties, waaronder:

- geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM holding in Parijs;
- geen overheveling van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvesting van Air France-KLM in Parijs;
- behoud van zelfstandig financieel beheer door KLM;
- de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II en de in 2010 verlengde afspraken (lees, staatsgaranties) tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM blijven in stand;

- groei verliesgevend Air France mag niet ten koste gaan van groei winstgevend KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 483 (31936).

De heer Graus (PVV):

Mijn laatste motie — dat is de aanpassing voor de coalitie — luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om middels een inspanningsverplichting, de gemaakte afspraken tussen de Air France-KLM CEO en het kabinet uit 2015 te laten vastleggen in nieuwe, juridisch verankerde garanties, waaronder:

- geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM holding in Parijs;
- geen overheveling van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs;
- behoud van zelfstandig financieel beheer door KLM;
- de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II en de in 2010 verlengde afspraken (lees, staatsgaranties) tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM blijven in stand;
- groei verliesgevend Air France mag niet ten koste gaan van groei winstgevend KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 484 (31936).

De heer Graus (PVV):

Het is dus een redelijke motie en een verzwakte motie voor de coalitie. Ik noem dat altijd een soort "Ken van Barbie"-motie.

Voorzitter. Ik wil het volgende toch gezegd hebben. Als er een parlementaire enquête volgt, dan zullen de Kamerleden die een van die twee moties niet steunen, met een natte bilnaad komen te zitten. Let goed op mijn woorden!

De voorzitter:

U heeft dat al eerder gezegd. Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.



De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. The devil is in the detail, zeggen ze weleens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet in 2015 met de toenmalige CEO van Air France-KLM afspraken heeft gemaakt over de zelfstandige positie van KLM binnen het concern Air France-KLM;

constaterende dat deze afspraken onder meer strekten tot:

- geen verdere centralisatie van KLM-activiteiten en bedrijfsonderdelen naar de Air France-KLM holding in Parijs;
- geen overheveling van banen van het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs;
- behoud van zelfstandig financieel beheer door KLM;
- de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II en de in 2010 verlengde afspraken (lees staatsgaranties) tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM blijven in stand;

van mening dat het wenselijk is deze afspraken te herbevestigen;

overwegende dat een sterke positie van KLM binnen Air France-KLM van groot belang is voor de Nederlandse economie en de mainportfunctie van Schiphol;

overwegende dat in een nieuwe structurele governance van Air France-KLM de Nederlandse publieke belangen goed bewaakt moeten worden;

verzoekt de regering zich kabinetsbreed maximaal in te zetten voor de Nederlandse publieke belangen die met KLM zijn gemeoid;

verzoekt de regering tevens hierover in gesprek te blijven met het bestuur van Air France-KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra, Amhaouch, Graus, Gijs van Dijk en Paternotte.

Zij krijgt nr. 485 (31936).

U bent door uw spreektijd heen, dus ik kan u niet toestaan om nog een tweede motie in te dienen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Maar ik vind die motie wel van belang.

De voorzitter:

Ja, maar het gaat toch niet gebeuren. Ik ga nu het woord geven aan de heer Paternotte.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De heer Paternotte zal een motie indienen, denk ik, namens mij.

De **voorzitter**:

We zullen het zien.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Ten eerste, de minister gaat afspraken herbevestigen en wacht daarmee op de nieuwe CEO. Mijn vraag is of de minister ons kan informeren wat zij gaat doen als de stakingen doorgaan en er medio zomer nog steeds geen nieuwe CEO is.

Ten tweede, we hoorden de minister over de afspraken over het plafond op Schiphol. We moeten rekening houden met de heer Graus en de heer Van Raan. De heer Graus wil 800.000 vluchten en de heer Van Raan wil 300.000 vluchten. Het gemiddelde daarvan is 550.000 vluchten. Dat is ongeveer wat de heer Dijkstra wilde. Mijn vraag aan de minister is om de afspraken nog even te verduidelijken, want we hopen dat dit toch niet de bedoeling kan zijn.

Ten derde, nog even richting de heer Amhaouch. Ik miste bij u wel echt de inhoudelijke onderbouwing van uw kritiek op mijn suggestie. In 2003 heeft het toenmalige kabinet, zowel van Nederlandse als van Franse zijde, afgesproken dat vanaf drie jaar na de fusie in gelijkwaardige proporties de aandelenpakketten in Air France en KLM afgebouwd zouden gaan worden. Inmiddels zien we dat de Franse Staat nog steeds de grootste aandeelhouder is, met dubbel stemrecht op de aandeelhoudersvergadering. De directeur van Air France, Frank Turner, is een oud stafchef van premier Manuel Valls. De helft van de Franse bestuursleden komt uit de politiek. Het totaal van deze verwevenheid is onwenselijk, zeggen wij. Frankrijk moet zich aan de afspraken houden, maar dan moeten wij dat ook. Het vervreemden van onze aandelen heeft niets te maken met landingsrechten of verdragen. We kunnen de aandelen ook aan de heer Graus geven of aan de heer Amhaouch. Dan zijn ze in Limburg ondergebracht en blijft de nationaliteit ook hetzelfde. Hetzelfde geldt voor de administratiekantoren, die ook in Nederland gevestigd zijn. Ik concludeer dat in dit hele debat nog niet één voorbeeld is genoemd van het nut van de 5,92% aandelen KLM en wanneer zich dat ooit heeft bewezen. Ik hoop dat natuurlijk nog eens te horen van de mensen die zeggen dat het absoluut ondenkbaar is dat wij die ooit onderbrengen bij een administratiekantoor.

De heer **Graus** (PVV):

Ik had terdege antwoord gegeven op die laatste vraag, dus ik ga dat niet herhalen. Ik wil toch iets rechtgezet hebben. Ik heb gevraagd of Schiphol zo snel mogelijk kan groeien tot 600.000 vliegbewegingen. De maximumcapaciteit is 800.000 met het geldende baangebruik. Dat heb ik altijd gezegd, dus voor de toekomst. Maar op de korte termijn heb ik het altijd gehad over 600.000. Dat moet wel heel duidelijk zijn. Dan was die Lelystadellende, die soap, niet nodig geweest. Dan hadden wij ik weet niet hoeveel honderdduizenden mensen ellende kunnen besparen in andere provincies.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Paternotte. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger.

De heer **Paternotte** (D66):

Mag ik niet meer reageren op deze interruptie?

De **voorzitter**:

Ik hoorde eigenlijk geen vraag. Maar als u wilt reageren, geef ik u daar nog de gelegenheid voor.

De heer **Paternotte** (D66):

Als wij de 600.000 van de heer Graus middelen met de 300.000 van de heer Van Raan, is er sprake van een enorme krimp van Schiphol. Dat is ook niet wat wij op dit moment voorstellen. Omdat die vraag zo vaak op tafel ligt, lijkt het ons goed als de minister de afspraken over het plafond — tot wanneer gelden die en hoe zien die eruit? — even kan herbevestigen. Wij zijn nu toch druk bezig met het herbevestigen van afspraken. Dan is dit misschien ook wel mooi.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe reageert de heer Paternotte op de analyse dat KLM nou net de luchtvaartmaatschappij is waarvoor een plafond op Schiphol heel voordelig kan uitwerken?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat is maar net hoe je het bekijkt. Als KLM budget heeft om snel te kunnen groeien, is een plafond natuurlijk niet gunstig als je puur kijkt naar het bedrijf. Dan zouden ze heel veel nieuwe routes kunnen starten die ze nu niet kunnen starten. Anderzijds zie je dat de heel snelle groei van Schiphol de afgelopen jaren helemaal niet in hoge mate ten voordele van KLM is geweest, omdat het juist andere maatschappijen zijn die het snelste slots hebben geclaimd. Niet opgekocht, want zo werkt het in Nederland niet. Het hangt er dus maar net van af in welke economische omstandigheden je zit en wat de plannen van KLM zijn. Daar ben ik niet in voldoende mate mee bekend.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger voor haar tweede termijn.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Geen moties van mijn kant. Zoals ik al eerder zei: wat ons betreft is dit primair een Frans arbeidsconflict. Wij denken dat het belangrijk is dat de minister het nauw volgt. Zij geeft ook aan dat zij dat doet. Ik vind het wel belangrijk dat wij discussies over deze situatie bij Air France-KLM zien in de bredere context van wat er in de luchtvaart speelt, namelijk de race to the bottom die gaande is en die ten koste gaat van mens, klimaat en omwonenden, maar ook van werknemers. Er wordt keihard geconcurrereerd op arbeidsomstandigheden. Dat speelt op verschillende plekken. We hebben het gehad over de situatie rond Ryanair. We hebben het gehad over de gesubsidieerde Midden-Oostencarriers. Ik denk dat wij in die context deze

discussie moeten volgen. Wat ik daarbij zeer belangrijk vind, is dat te gemakkelijk wordt gedacht dat alleen maar meer en goedkopere tickets verkopen een duurzaam groeimodel zou zijn voor Air France-KLM. Dat is absoluut niet het geval. Ik zie eigenlijk geen enkel bewijs voor de suggestie dat de kwantitatieve groei op Schiphol nodig is om Air France-KLM een sterk bedrijf te laten zijn, anders dan een heleboel mensen die geloven in een businessmodel van meer, meer en goedkoper, goedkoper.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Het woord is aan de heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Zo heb je geen motie en zo heb je een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Emirates een derde frequentie wil openen op de route Amsterdam-Dubai, waar ook KLM actief is;

constaterende dat hiermee een substantiële additionele capaciteit aan deze route wordt toegevoegd;

constaterende dat in de luchtvaartovereenkomst van Nederland met de Verenigde Arabische Emiraten is opgenomen dat er geen sprake mag zijn van prijsdumping en het aandoen van onevenredige schade aan KLM;

verzoekt de regering de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai scherp te monitoren en zo nodig in te grijpen als blijkt dat de afspraken uit het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten worden geschonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 486 (31936).

Er is nog een vraag van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoor de motie aan en ik ken de inhoud van het luchtvaartverdrag niet exact, maar volgens mij betekent het dat Nederlandse maatschappijen op Dubai mogen vliegen en maatschappijen uit de VAE op Amsterdam. Etihad en Emirates doen dat ook. Ik begrijp niet zo goed wat deze motie nou precies oplevert. Het monitoren van de luchtvaartmarkt, terwijl het op zich gewoon mogelijk is dat Emirates, als die beschikbaarheid er is, een slot gebruikt? Wat verwacht de heer Amhaouch dat de minister hiermee gaat doen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

In onze inbreng hebben wij erop gewezen, en de minister heeft dat ook bevestigd, dat er in de Transportraad geen meerderheid was om kritisch te zijn op oneerlijke concurrentie. Dat gebeurt pas achteraf, nadat de schade is aangebracht. Deze motie onderstreept het belang van strikte naleving van de afspraken tussen Nederland en de Arabische Emiraten. Als dat niet gebeurt, roepen wij op tot handhaving. Ik neem aan dat de heer Paternotte daar ook voorstander van is.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Paternotte is een zeer groot voorstander van het strikt naleven van afspraken, maar u bent het waarschijnlijk ook met mij eens dat dat betekent dat Emirates conform de afspraken gewoon op Amsterdam kan vliegen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Conform de afspraken ja.

De voorzitter:

Was u klaar met uw betoog?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, voorzitter. Ik moest even een collegiale dienst bewijzen en dat doe ik dan netjes.

KLM is geen dochter die je zomaar even naar je hand zet. Zo kopte de NRC in januari 2015. Daar ging de discussie vandaag eigenlijk ook een beetje over. Hebben we alles wel goed bevestigd? Mijn collega Martijn van Helvert heeft al eerder wat moties ingediend om de positie van KLM te versterken. We hebben een aantal middelen. We moeten niet doen alsof we niets hebben. We hebben de politiek; de minister zit hier. We hebben ook nog de minister-president als het echt een chefsache moet worden. We hebben de stichtingen SAK I en SAK II, waar gelukkig ook na vandaag nog 50,1% aan aandelen in zit. En we hebben natuurlijk zitting in de verschillen besturen van Air France-KLM. Uiteindelijk is er ook nog de rechter en de Ondernemingskamer voor aandeelhouders die het ergens niet mee eens zijn.

Wij onderstrepen dat de minister heeft toegezegd dat zij er heel strikt bovenop zit. Zij grijpt alle kansen aan om op het juiste moment de afspraken te onderstrepen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP.



De heer **Laçin** (SP):

Dank voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij, als er meldingen bij de Arbeidsinspectie komen, samen met de collega van SZW actie zal ondernemen. Die toezegging neem ik mee.

Nogmaals, staken is een goed recht van arbeiders. Ik denk dat we de situatie in Frankrijk vooral in die context moeten behandelen. We moeten terughoudend zijn met het doen van uitspraken. Ik hoop dat ze er snel uitkomen en dat de

minister haar best gaat doen om de positie van KLM zo snel mogelijk te herbevestigen. Als we die afspraken kunnen verankeren, weten we zeker dat KLM de zelfstandige positie binnen de holding kan behouden.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik stel voor om tot half vijf te schorsen en daarna te luisteren naar de beantwoording door de minister.

De vergadering wordt van 16.24 uur tot 16.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik verzoek de leden om hun plaatsen weer in te nemen want we kunnen alweer beginnen. Het woord is aan de minister voor de beantwoording van de vragen en de reactie op de moties.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Het is een overzichtelijk aantal moties en ook een overzichtelijk aantal vragen.

De heer Paternotte vroeg eigenlijk een beetje naar de bekende weg, maar hij wilde toch nog graag een keer het aantal vluchten op Schiphol bevestigd horen, namelijk dat dat er 500.000 zijn tot en met 2020 en dat we daarna over groei gaan spreken in een fiftyfifty verdeling. Ik heb daarstraks al gezegd hoe we dat precies gaan doen. We hebben daar eerst de MER-Schiphol en de adviezen van de Omgevingsraad Schiphol voor nodig, maar ik denk dat hij dat getal van 500.000 graag nog een keer wilde horen. Dat heb ik bij dezen dan weer bevestigd.

Mevrouw Kröger deed op een geven moment de suggestie dat het bij de groei van KLM op Schiphol niet alleen maar om de kwantiteit zou moeten gaan. Ik denk dat het goed is dat we kunnen constateren dat KLM zelf ook inzet op kwaliteit. Ik vond het ook mooi om te zien dat er zowel van de zijde van Schiphol als van KLM een pleidooi is gehouden om voor de kortere afstanden de trein te pakken. Ik denk dat zij wat dat betreft een heel goed voorbeeld geven door niet alleen maar blind bezig te zijn met meer, meer, meer vliegen. Er wordt wel degelijk gekeken voor welke afstand vliegen de beste optie is. Ik denk dus dat er wat dat betreft hele goede ontwikkelingen te zien zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mijn opmerking ging erover dat diverse collega-Kamerleden suggereren dat een kwantitatieve groei van de vliegbewegingen de enige manier is voor KLM om sterk te blijven. Zij doen dat, ook al suggereert bijvoorbeeld de MKBA eigenlijk dat dat helemaal niet het geval is doordat KLM zo veel historische rechten heeft opgebouwd en dat er juist voor KLM voordelen zitten aan een plafond. Dus nogmaals mijn suggestie aan de minister: neem dit belangrijke aspect mee in de studies en de verdere planning van de toekomst van Schiphol en ga niet zomaar mee in het idee dat kwantitatieve groei de enige optie is voor KLM.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we het eens zijn dat niet alleen kwantiteit maar ook kwaliteit heel belangrijk is. Maar de kwantiteit is natuurlijk toch altijd een belangrijk criterium voor een bedrijf, want daar kun je wel of niet goed mee uit de voeten. Ik denk dat het zaak is dat we de kwalitatieve en de kwantitatieve elementen allemaal goed afwegen.

Dan kom ik bij de moties, voorzitter. De moties op de stukken nrs. 483, 484 en 485 zijn een beetje hetzelfde. Als ik ze op een rijtje zet en mag kiezen, dan wil ik de eerste twee moties ontraden en geef ik oordeel Kamer op de motie op stuk nr. 485. Het zijn een beetje nuanceverschillen, maar ik ga voor de derde motie om de doodeenvoudige reden dat die mij realistischer lijkt en iets meer flexibiliteit in zich heeft. Deze motie stuurt mij niet op een mission impossible, want zij vraagt mij alles te doen wat in mijn vermogen ligt.

De heer Graus (PVV):

Deze motie is ook the third best, zoals dat in het Engels heet. Luchtvaartdeskundigen, financieel-economische mensen, mensen binnen KLM en zelfs meneer De Boer van VNO-NCW zeggen namelijk dat de crux de juridische verankering is. Het is allemaal leuk en ik heb die motie ook meegetekend want we steunen die motie als fractie, maar eigenlijk is het een beetje lood om oud ijzer, want er staat in wat al jarenlang gebeurt en beloofd wordt. Het is leuk voor de bühne, maar juridische verankering is echt nodig, willen we echt iets kunnen doen voor KLM. Ik had er toch graag een reactie op gehad, want het kan toch niet zo zijn dat al die wel ter zake deskundigen zeggen: juridische verankering, vergroting van het aandelenpakket enzovoort is het enige? Ik heb het allemaal gezegd en dan kan het toch niet zo zijn dat het weer wordt weggeschoven? Ik dien deze motie nu na acht jaar voor de zoveelste keer in en er ligt een parlementaire enquête op de loer, voorzitter.

De voorzitter:

U heeft het hier al eerder gezegd, maar misschien wil de minister toch nog reageren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is geen sprake van dat ik dit wil wegschieten. Ik begrijp de behoefte van de heer Graus heel goed en ook waarom hij dit voorstelt. Nogmaals, ik zal mijn uiterste best doen. Als ik mogelijkheden zie, als het haalbaar zou zijn om dit juridisch te verankeren, dan zal ik dat natuurlijk niet nalaten. Zo is het ook. In eerste instantie ga ik mijn best doen en kijken wat haalbaar is. Dat vind ik heel goed terug in de derde motie. Vandaar dat ik daar oordeel Kamer op kan geven.

De voorzitter:

U wilt nog een nadere reactie geven, meneer Graus?

De heer Graus (PVV):

Ja, ook omdat ik twee moties heb ingediend. Mijn tweede motie betreft de inspanningsverplichting. Die is door de coalitie gevraagd en dan snap ik het niet. Dat is wat de heer Hoekstra mij heeft toegezegd. Ik heb die inspanningsverplichting nadrukkelijk in de tweede motie opgenomen. Ik

begrijp niet dat die motie wordt ontraden, want ik heb die echt gemaakt als second best.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, ik wil niet in een semantische discussie terechtkomen over de precieze betekenis van woorden. De handtekening van meneer Graus staat ook onder de derde motie. Daar kan ik heel goed mee uit de voeten. Ik zou het daarbij willen laten en voorstellen om toch gewoon voor die motie te gaan.

De motie op stuk nr. 486 van de heer Amhaouch en de heer Dijkstra ziet erop dat de regering de vervoers- en verkeersontwikkeling tussen Amsterdam en Dubai scherp in de gaten gaat houden en zo nodig ingrijpt wanneer het luchtvaartverdrag wordt geschonden. Daar kan ik oordeel Kamer op geven. Als we het niet monitoren, kun je niet tijdig ingrijpen. Ik wil dat graag volgen.

De heer Paternotte (D66):

Ik begrijp niet helemaal wat de minister met deze motie kan gaan doen. Moet ik hieruit begrijpen dat zij andere luchtvaartverdragen en de mate waarin die wel of niet geschonden worden niet monitort? Heeft zij moties van de Kamer nodig om die te monitoren? Dan zou ik me namelijk zorgen maken. Dat is vraag één.

Dan vraag twee. Ik heb het luchtvaartverdrag nog even bekeken. Daarin staat dat er geen beperking op frequentie is. Stel nu dat Emirates met een derde toestel op Amsterdam gaat vliegen, wat gaat de minister dan doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In het verdrag staat dat er geen sprake mag zijn van prijsdumping en het veroorzaken van onevenredige schade. Dat houden we in de gaten. Doen we dat alleen daar? Nee, dat doen we niet. Ik zie er geen enkel bezwaar in om, nu er een nieuwe aanvraag is, daar specifiek naar te kijken als de Kamer daarom vraagt.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Als Emirates met een derde frequentie op Schiphol gaat vliegen, wat gaat de minister dan doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Kijken of dat niet tegen de afspraken ingaat, of ze dat niet met dumprijzen gaan doen enzovoorts. Ik ga na of zij zich aan de voorwaarden van het verdrag houden, niet meer en niet minder.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het slot van dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de leden voor hun inbreng en de minister voor de beantwoording. De moties komen aanstaande dinsdag in stemming.

Ik schors de vergadering tot 17.00 uur. Dan gaan we verder met een VAO.

De vergadering wordt van 16.37 uur tot 17.06 uur geschorst.