

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3433

Vragen van het lid **Dijksma** (PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Financiën over *de positie van KLM binnen Air France-KLM* (ingezonden 14 juli 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Financiën (ontvangen 29 augustus 2011).

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over de herstructurering binnen Air France-KLM?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3 en 4

Is het waar dat er een hele nieuwe toplaag in het bedrijf komt? Hoe gaat deze toplaag er uit zien? Hoe zal de verdeling zijn tussen bestuurders afkomstig van KLM en Air France?

Is het waar dat de algemeen directeur van KLM zal moeten rapporteren aan de, door Fransen gedomineerde, holding? Zo nee, hoe gaat de nieuwe structuur er dan uitzien?

Is het waar dat de nieuwe toplaag een veel zwaardere rol zal krijgen dan nu, en zal gaan over de financiën, ICT, inkomsten, allianties, aankopen, communicatie en het buitenlands beleid? Zo nee, waar zal de holding wel over gaan?

#### Antwoord 2, 3 en 4

Van KLM begrijp ik dat in dit stadium nog niet concreet is aan te geven wat er gaat veranderen in de structuur. De plannen zijn nog in ontwikkeling. Belangrijkste wijziging lijkt te zijn dat de president-directeur van Air France-KLM in de toekomst niet meer tevens de president-directeur van Air France zal zijn.

Dit maakt de positionering van de president-directeur van Air France-KLM onafhankelijker. In de contacten met KLM is mij overigens gebleken hoezeer KLM zelf richting geeft aan de discussies over de toekomst van Air France-KLM.

<sup>1</sup> Elsevier, «KLM wordt dochtermaatschappij onder Franse directie», 11 juli 2011.

Ik volg de verdere ontwikkelingen met belangstelling, mede met het oog op de blijvende borging van de Nederlandse publieke belangen die met KLM zijn gemeoid.

#### Vraag 5

Welke garanties heeft u dat KLM de home carrier blijft op Schiphol? Tot wanneer gelden deze garanties?

#### Antwoord 5

Bij brief van 26 mei 2010 (Kamerstukken II 2009–2010, 29 323, nr. 6) is de Kamer geïnformeerd over verlenging van een aantal afspraken die de Staat bij de fusie tussen Air France en KLM in 2004 heeft gemaakt. Dit betreft afspraken ter borging van publieke belangen inzake internationale markttoegang («landingsrechten») en netwerkqualiteit. Zo is de afspraak verlengd dat KLM zijn thuisbasis in Nederland houdt. Ook is de afspraak verlengd dat KLM de bestaande Nederlandse operationele en andere vergunningen zal behouden en KLM zich er voor inzet om samen met de Nederlandse luchtvaartautoriteiten de bestaande routevergunningen te behouden. Wat betreft het aspect netwerkqualiteit is de afspraak verlengd dat Air France-KLM zal opereren met een «multi-hub» systeem in Europa met zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als hoekstenen.

Deze afspraken zouden aanvankelijk in 2012 aflopen, maar zijn in mei 2010 verlengd voor onbepaalde tijd. Met de verlenging van de afspraken is het wederzijdse strategische commitment ten aanzien van de beide netwerken en het multi-hub systeem herbevestigd.

Overigens zijn naast de bovengenoemde afspraken met de Staat zeker ook het commerciële succes van KLM en de kwaliteit en concurrentiepositie van de mainport Schiphol belangrijke factoren bij het waarborgen van het publieke belang van het netwerk van verbindingen voor Nederland.

#### Vraag 6

Hoeveel procent van de aandelen heeft de Staat in KLM? Heeft de Staat nog steeds het recht om het aandelenpercentage tijdelijk uit te breiden tot meer dan 50%? Bent u bereid om dit middel in te zetten als het Nederlandse publieke belang dit noodzakelijk maakt?

#### Antwoord 6

Het aandelenbelang van de Staat in KLM bedraagt 5,9%. Verder is relevant te noemen dat 44,4 % van het stemrecht in KLM is ondergebracht in twee Nederlandse stichtingen. In het verleden bestond er verder een optieovereenkomst op basis waarvan de Staat, in het geval dat luchtvaartpolitieke belangen in het geding zouden komen, 50,1% van het aandelenkapitaal van KLM kon verwerven. Deze optieovereenkomst is per mei 2010 vervallen, conform de afspraken ten tijde van de fusie. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 7 september 2010 (Kamerstukken II 2009–2010, 29 232, nr. 8).