

Vergaderjaar 2019–2020

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 709**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 20 december 2019

De vaste commissie voor Financiën heeft aanvullende vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 28 juli 2017 over nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM (Kamerstuk 31 936, nr. 392) en over de brief van 24 september 2019 over antwoorden op vragen commissie over de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM (Kamerstuk 31 936, nr. 664).

De vragen en opmerkingen zijn op 8 november 2019 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 19 december 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schukkink

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de nagezonden beantwoording van de Minister. Deze leden aanvaardden de verontschuldigingen van de Minister en rekenen zichzelf ook aan dat zij de omissie niet eerder hebben gemerkt. Over de indertijd gestelde vragen en de daarop gegeven antwoorden hebben zij thans geen vragen meer.

De leden van de VVD-fractie zouden het waarderen als de Minister zijn appreciatie kan geven op de huidige situatie bij Air France-KLM. Heeft het bedrijf voldoende groeikansen op Schiphol? Zijn er voldoende middelen om de vloot te verduurzamen? En hoe verhoudt Air France-KLM zich op die punten tot concurrenten in de rest van Europa en het Midden-Oosten? De leden van de VVD-fractie hechten zeer aan het behoud van verbindingen en daarmee de werkgelegenheid op en rond de Luchthaven Schiphol en zien Air France-KLM als zeer belangrijke factor daarbij.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister met zijn antwoorden op de vragen van de commissie uit 2017 over de in 2017 nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM. Naar aanleiding van een aantal nieuwe ontwikkelingen, met name de aankoop van aandelen in Air France-KLM door de Nederlandse staat en de Air France-KLM-presentatie voor beursanalisten in Parijs op dinsdag 5 november 2019<sup>1</sup>, vragen de voorgenoemde leden of de Minister kan reageren op een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie lezen in de beantwoording dat het aandelenbelang van Delta Airlines en China Eastern (8,8%) volgens de Minister geen invloed heeft op de governance van Air France-KLM, noch op de afspraken die met de Nederlandse staat en Franse staat zijn gemaakt, zoals de staatsgaranties. Kan de Minister toelichten hoe Delta Airlines en China Eastern hun aandelenbelang hebben gebruikt in de afgelopen twee jaar en wat hun stemgedrag is geweest in het one-tier board van Air France-KLM? Wat is er afgelopen twee jaar besproken in het one-tier board van Air France-KLM over internationale vluchten en de hubfuncties van beide thuishavens (Paris-Charles de Gaulle en Schiphol)? Hoe is de aandelenaankoop van de Nederlandse staat bij Delta Airlines en China Eastern geland? Hoe is de samenwerking tussen de Nederlandse staat, Delta Airlines en China Eastern? En kan de Minister toelichten hoe de samenwerking met Delta Airlines en China Eastern de verhoudingen binnen Air France-KLM hebben veranderd, met een nadere toelichting op rol en positie van de ondernemingsraad van KLM?

De leden van de fractie van D66 lezen verder in het Telegraafbericht over de eerder genoemde presentatie «Groei KLM beknot door Franse piloten» (6 november 2019) dat Air France voor ieder langeafstandsvliegtuig dat KLM krijgt 2,5 langeafstandsvliegtuigen erbij krijgt. Kan de Minister uiteenzetten hoe dit zich verhoudt tot de afspraken met de Nederlandse staat? Wat betekent dit voor de hubfunctie van Schiphol in de toekomst? Betekent dit dat er een onevenredige toename komt in het aantal internationale vluchten door Air France-KLM vanuit Parijs in verhouding tot Schiphol? Is dit besloten met instemming van de Nederlandse staat als aandeelhouder? En is dit besloten met instemming van Delta Airlines en China Eastern?

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via <https://www.airfranceklm.com/en/news/air-france-klm-investor-day-2019>

Tot slot vernemen de leden van de D66-fractie graag of het klopt dat Air France-KLM voornemens is een oplopend progressief dividenduitkeringsbeleid («progressive step-up dividend policy») te voeren en dat zij voornemens is dit beleid in te zetten vanaf een positief bedrijfsresultaat van € 1,9 miljard. Klopt het dat volgens de prognoses van Air France-KLM zelf een dergelijk positief bedrijfsresultaat niet bereikt wordt in 2019, 2020, 2021 of 2022? Herinnert de Minister zich dat hij in zijn brief van 26 februari 2019<sup>2</sup> heeft geschreven dat tegenover hogere rentelasten, als gevolg van de stijging van de overheidsschuld veroorzaakt door de aankoop van de aandelen, mogelijk hogere opbrengsten staan, als gevolg van dividendopbrengsten? Kan de Minister aangeven hoeveel er sinds de aankoop van de aandelen is uitgegeven aan extra rentelasten als gevolg van de stijging van de overheidsschuld veroorzaakt door de aankoop?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GL**

De leden van de fractie van GroenLinks hebben enkele vragen over de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM.

Kan de Minister reageren op de groei van Transavia door met name de groei van het aantal routes vanuit Parijs?  
Wat was het perspectief van Transavia geweest zonder de samenwerking tussen KLM en Air France?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering hoe de verduurzamingsopgave eruit gaat zien voor Air France-KLM. Wat is het investeringsprogramma voor vlootvernieuwing? Hoe zit het met het schrappen van veel korteafstandsvluchten van Air France en het vervangen hiervan door treinreizen? Kan KLM hiervan leren? Overweegt Air France-KLM dit reizigersdeel te behouden door combinaties van trein/vliegtuig te verkopen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe de toekomst van de hubfunctie van Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle eruitziet nu er steeds meer rechtstreeks wordt gevlogen en het verschil tussen zakelijke en vrijetijdsreizigers steeds meer vervaagt.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering te reageren op het bericht dat de winstgevendheid van KLM is toegenomen doordat Schiphol niet verder kan groeien.

Hoe kan een verdere beperking van de groei en schaarste aan slots uitpakken voor de toekomst van Air France-KLM?

Wat zijn de gevolgen voor het bestemmingsnetwerk van KLM en van Air France-KLM? Welke gevolgen heeft dit voor de samenwerking?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben zich vanaf het begin uitgesproken tegen de aankoop van aandelen Air France-KLM<sup>3</sup>. Deze leden vinden het onverantwoord om, in een tijd waarin een maximale inspanning moet worden geleverd om onze klimaatdoelstellingen

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 579

<sup>3</sup> Handelingen II 2018/19, 58, item 29, p. 9–10 en opiniestuk Lammert van Raan (Trouw, 21 maart 2019): <https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties~bba93a01/>

bereikbaar te houden, 744 miljoen euro uit te geven aan aandelen in een fossiel bedrijf als Air France-KLM. Het is alsof de Nederlandse staat op het einde van het kolentijdperk nog even flink investeert in kolenmijnen. De luchtvaartsector zou juist sterk moeten krimpen om de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te respecteren. Eerder nam de Tweede Kamer al de motie-Van Raan/Kröger aan, die de regering oproept om grenswaarden te ontwikkelen voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid<sup>4</sup>. Erkent de Minister in dat kader dat een flinke krimp van het aantal vluchten zeer verstandig zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Terwijl de regering nog steeds treuzelt met het nemen van voldoende klimaatmaatregelen om onze klimaatdoelstellingen mee te halen, maakte de regering wel in alle haast de financiële middelen vrij voor de aankoop van aandelen Air France-KLM, zo merken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren op. Ondertussen blijkt keer op keer dat Nederland onvoldoende inspanningen levert om haar klimaatdoelstellingen te halen<sup>5</sup>. Erkent de Minister dat, in het licht van het falende klimaatbeleid van deze regering, de investering in Air France-KLM, een icoon van de fossiele economie, op geen enkele manier valt uit te leggen aan toekomstige generaties, de klimaatstakers, scholieren en studenten die terecht voor hun eigen toekomst opkomen? Erkent de Minister dat deze generatie recht heeft op fors ingrijpen door de overheid?

Terwijl de luchtvaartsector enorm veel broeikasgassen uitstoot, mag de sector grotendeels zijn eigen duurzaamheidsdoelstellingen bepalen, zo benadrukken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Het wekt geen verbazing dat de sector met volstrekt ontoereikende plannen kwam aanzetten. Terwijl grootschalige investeringen nodig zijn in duurzame alternatieven voor (internationaal) vervoer, waarbij Schiphol zich bijvoorbeeld zou kunnen ontwikkelen tot spoorknoppunt, blijft de luchtvaartsector profiteren van o.a. onverantwoord goedkope tickets en belastingvrije kerosine. Ziet de Minister hier ook een spanningsveld? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat de reeks uitzonderingsposities van de luchtvaartsector, in de context van het wereldwijde klimaatvraagstuk, onhoudbaar is geworden? Wat gaat de Minister doen om het aandeelhouderschap zodanig in te richten dat Air France-KLM effectief gaat bijdragen aan de klimaatdoelstellingen door zich voor te bereiden op de onvermijdelijke krimp van de luchtvaartsector?

Een van de onderliggende problemen, zo merken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren op, is dat Nederland een verzorgingsstaat is voor multinationals. De situatie rond Air France-KLM doet denken aan de steun voor Unilever en Shell tijdens rel over de dividendbelasting. De Nederlandse staat werpt zich op als redder van het neoliberale grootbedrijf op kosten van de belastingbetaler. Kent de Minister het rapport «Tijd voor transitie» van De Nederlandsche Bank, waarin wordt opgemerkt dat het risico om nog te investeren in aandelen in CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren substantieel is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie waarschuwden direct dat de onverantwoorde aanschaf van de aandelen Air France-KLM tot grote verliezen zou leiden. Het was volgens deze leden niet de vraag of de aandelen Air France-KLM afgewaardeerd zouden moeten worden, maar

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 600

<sup>5</sup> Klimaatzaak Urgenda, uitspraak Gerechtshof Den Haag, hoger beroep (9 oktober 2018): <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:GHDHA:2018:2591> en PBL, Klimaat- en Energieverkenning 2019: <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2019>

wanneer. Aandelen in fossiele bedrijven zijn straks immers de «stranded assets» van de fossiele economie<sup>6</sup>. De voorspelling van deze leden kwam al snel uit. Deze leden vragen de Minister te bevestigen dat de Nederlandse staat inmiddels 129 miljoen euro heeft zien verdampen (7 november 2019) en dat dit een gelijk staat aan een negatief rendement van ruim 17%.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen op welke wijze de Minister uitvoering heeft gegeven aan de motie-Van Raan<sup>7</sup>, waarin onder meer investeringen in de fossiele industrie en de transportsector als mogelijke stranded assets worden bestempeld. Is bij de besluitvorming van de aankoop van aandelen Air France-KLM een risicoanalyse gemaakt over de ontwikkeling van de waarde van deze aandelen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke risico's zijn hierbij in kaart gebracht? Zijn de risico's met betrekking tot een algehele krimp van de luchtvaart, de risico's van de verdere stijging van de temperatuur en de gevolgen daarvan voor de luchtvaart en de risico's van de impact van de luchtvaart op het milieu (bijvoorbeeld de uitstoot van stikstof door luchtvaart die mogelijk hoger blijkt te zijn) en de gevolgen daarvan voor de luchtvaart en daarmee de aandelenkoers van Air France-KLM meegenomen? Welke, indien de risico's in kaart zijn gebracht, mitigerende maatregelen zijn daarbij voorgesteld?

## **II Reactie van de Minister**

*De leden van de fractie D66 vragen naar de positie van Delta Air Lines en China Eastern Airlines in het bestuur; hoe zijn de verhoudingen binnen Air France-KLM hierdoor veranderd, wat is hun stemgedrag geweest in de board en hoe is de relatie met de Nederlandse staat.*

De strategische samenwerking van Air France-KLM met Delta Air Lines en China Eastern Airlines is gericht op het versterken van de Trans-Atlantische alliantie en de positie naar het Verre Oosten om zo de concurrentiepositie van Air France-KLM te verbeteren. Onderdeel van de samenwerking is dat beide luchtvaartmaatschappijen aandeelhouder van Air France-KLM zijn geworden en daarom ook vertegenwoordigd zijn in het bestuur van de holding. Buiten het feit dat de samenstelling van het bestuur hierdoor internationaler is geworden, heeft de strategische samenwerking geen invloed op de governance van Air France-KLM en dus ook niet op de rol en positie van de ondernemingsraad van KLM. De Nederlandse staat onderhoudt een goede relatie met (de vertegenwoordigers van) Delta Air Lines en China Eastern Airlines. Het stemgedrag van bestuursleden en aandeelhouders in respectievelijk het bestuur en op de aandeelhoudersvergadering betreft vertrouwelijke informatie waarover ik niet beschik of geen uitspraken mag doen.

*De leden van de fractie D66 vragen naar het effect van afspraken omtrent de productiebalans op het netwerk van KLM op Schiphol, hoe deze afspraken tot stand zijn gekomen en wat de rol van de Nederlandse staat daarbij is geweest.*

KLM is middels het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol van groot belang voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het is daarom ook van belang dat KLM voldoende ruimte krijgt om zich te blijven ontwikkelen op Schiphol. Een evenwichtige ontwikkeling van het netwerk van KLM op Schiphol is dan ook onderdeel van de staatsgaranties. Het maken van afspraken over de operationele activiteiten van de onderneming is een verantwoordelijkheid van het uitvoerend bestuur van de onderneming. De staat heeft hier als aandeelhouder geen rol in. Voor

<sup>6</sup> Opiniestuk Lammert van Raan (Trouw, 21 maart 2019): <https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties-bba93a01/>

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 300, nr. 58

een verdere toelichting verwijs ik graag naar de beantwoording van de Kamervragen omtrent dit onderwerp<sup>8</sup>.

*De leden van de fractie GroenLinks vragen naar het perspectief van Transavia zonder de samenwerking tussen KLM en Air France en vragen om een reactie op de groei van Transavia die met name in Parijs heeft plaatsgevonden.*

Transavia is de low-cost carrier van de Air France-KLM groep en voert *point-to-point* verkeer uit vanuit Nederland en Frankrijk. Ondanks de groeibelemmeringen op Schiphol heeft Transavia zich in Nederland de laatste jaren sterk ontwikkeld. Naast de kernactiviteiten biedt Transavia ook vluchten aan die aansluiten op het hubnetwerk van KLM. Hoewel het bedrijfsmodel van Transavia verschilt van dat van KLM, is ook Transavia gebaat bij een goede samenwerking tussen KLM en Air France omdat dit ook Transavia verschillende voordelen en mogelijkheden biedt.

*De leden van de fracties GroenLinks en Partij van de Dieren vragen naar verschillende onderwerpen ten aanzien van verduurzaming van de luchtvaartsector.*

Als Minister van Financiën vervul ik de aandeelhoudersrol in Air France-KLM en KLM namens de staat. De staat is aandeelhouder om de publieke belangen die met de luchtvaartmaatschappij gemoeid zijn te borgen. Dit publieke belang betreft primair de internationale bereikbaarheid van Nederland. Bij de uitoefening van het aandeelhouderschap heeft de staat verschillende aandachtsgebieden. Eén daarvan betreft maatschappelijk verantwoord ondernemen, waarbinnen duurzaamheid een belangrijk aspect is. De verduurzaming van Air France-KLM is voor mij dan ook een belangrijk en een terugkerend onderwerp in de gesprekken die ik met de onderneming voer. Als aandeelhouder verwacht ik van de deelnemingen dat zij hier aandacht voor hebben. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering hiervan ligt echter bij het bestuur van de onderneming.

In lijn met de Franse «Code de Commerce» brengt Air France-KLM de belangrijkste kwesties ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen in beeld en stelt het beleid op hoe hier mee om te gaan. Eén van deze kwesties ziet toe op de verduurzamingsopgave met het oog op de transitie in Nederland en Frankrijk naar een zero-carbon maatschappij in 2050.

Graag verwijs ik naar de jaarverslagen van Air France-KLM en KLM waar uitgebreid wordt ingegaan op dit onderwerp (Air France-KLM: pagina 147–201, KLM: pagina 22–28). Voor verdere vragen ten aanzien van verduurzaming van de luchtvaartsector verwijs ik naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

*De leden van de fractie GroenLinks vragen naar het effect van schaarste op Schiphol op de winstgevendheid en het bestemmingsnetwerk van Air France-KLM. Daarnaast vragen de leden van de fracties van GroenLinks, VVD en D66 naar de groeikansen van Air France-KLM, hoe deze zich verhouden tot groeikansen van concurrenten en naar verdere ontwikkelingen in de luchtvaartsector. De leden van de fractie D66 vragen tot slot naar wat er de afgelopen twee jaar besproken is in de board van Air France-KLM ten aanzien van Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle.*

Ten aanzien van de winstgevendheid van KLM merk ik op dat dat dit van vele aspecten afhankelijk is. Schaarste is een van deze aspecten, en kan op verschillende manieren van invloed zijn op de winstgevendheid van een luchtvaartmaatschappij. Kijkend naar het boekjaar 2018 constateer ik dat de operationele winst is afgenomen ten opzichte van het voorgaande jaar. Ontwikkelingen op Schiphol en in de luchtvaartindustrie, kunnen uiteraard van invloed zijn op de toekomst van Air France-KLM. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor het luchtvaartbeleid en ook voor de toekomstvisie op de luchtvaart die aan de orde

<sup>8</sup> Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1162

komt in de Luchtvaartnota 2020 – 2050. Voor vragen over dergelijke onderwerpen moet ik u dus naar haar verwijzen. Air France-KLM is een beursgenoteerde onderneming die opereert in een concurrerende markt. Het bestuur van de onderneming heeft het doel om de concurrentiepositie van de onderneming te verbeteren en van Air France-KLM de nummer één luchtvaartmaatschappij van Europa te maken. Vlootvernieuwing en voldoende groeipotentieel zijn hierbij van groot belang. De capaciteitsrestrictie op Schiphol biedt KLM – als home carrier op de luchthaven – een uitdaging ten op zicht van de concurrentie. Over de gesprekken die de afgelopen twee jaar in de bestuursvergaderingen hebben plaatsgevonden, kan ik gezien de concurrerende markt waarin het bedrijf opereert en dus het vertrouwelijke karakter van deze gesprekken, geen mededelingen doen.

*De leden van de fractie D66 vragen naar het dividend op het aandeel Air France-KLM en de additionele rentelasten veroorzaakt door de aankoop van de aandelen Air France-KLM. De leden van de fractie Partij voor de Dieren vragen naar de risico's van investeringen in aandelen van bedrijven in CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren en naar de motie Van Raan.* Tijdens de Investor Day op 5 november heeft Air France-KLM naar voren gebracht dat het de intentie is van de holding om op termijn weer dividend te gaan betalen maar dat hiervoor het bedrijfsresultaat ten minste € 1,9 miljard dient te bedragen. Voor de komende jaren verwacht Air France-KLM niet dat dit het geval zal zijn. Voor wat betreft de rentelasten geldt dat de staat € 744 miljoen heeft besteed aan de aankoop van Air France-KLM aandelen. De staatsschuld van Nederland wordt integraal gefinancierd. De gemiddelde rente over de Nederlandse staatsschuld bedroeg in 2019 (tot nog toe) 1,3%. Op jaarbasis zijn de rentelasten over een bedrag van € 744 miljoen dan € 9,7 miljoen. Wat betreft de risico's ten aanzien van investeren in CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren wil ik benadrukken dat het aandelenbelang is verworven voor strategische doeleinden, niet met het oogmerk om financiële winsten te behalen.