Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

36 108 Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022 (Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM)

Nr. 15

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 8 juni 2022

De vaste commissie voor Financiën en de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben op 30 mei 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Kaag, Minister van Financiën, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022 (Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM) (Kamerstuk 36 108);**
- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 24 mei 2022 inzake aandelenemissie Air France-KLM en deelname Nederlandse Staat (Kamerstuk 36 108, nr. 4).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tielen

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Weeber

kst-36108-15
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2022

Voorzitter: Tielen
Griffier: Weeber

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Alkaya, Inge van Dijk, Eppink, Grinwis, Heinen, Romke de Jong, Van der Lee, Markuszower, Nijboer, Van Raan, Stoffer en Tielen,

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Kaag, Minister van Financiën.

Aanvang 14.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemiddag. Welkom bij dit wetgevingsoverleg van de vaste Kamercommissie voor Financiën over de derde incidentele suppletoire begroting inzake de aandelenemissie Air France-KLM. Ik heet de Minister van Financiën, mevrouw Kaag, van harte welkom en uiteraard ook de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, meneer Harbers, en mijn collega-Kamerleden: meneer Eppink namens JA21, meneer Stoffer namens de SGP, meneer Heinen namens de VVD, meneer Nijboer namens de PvdA, meneer Van der Lee namens GroenLinks, mevrouw Van Dijk namens het CDA, meneer Markuszower namens de Partij voor de Vrijheid en meneer Grinwis namens de ChristenUnie.
Dit is een wetgevingsoverleg. Dat betekent dat we vandaag een eerste en een tweede termijn doen, waarin u ook nog de mogelijkheid hebt om amendementen of moties in te dienen. We hebben tot 19.00 uur gepland. Ik zie ook meneer Alkaya namens de SP en meneer Van Raan namens de Partij voor de Dieren binnenkomen. Welkom. Het is een wetgevingsoverleg, waarbij we, zoals bij een commissiedebat, op volgorde van sprekers gaan. Dat betekent dat ik zo meteen meneer Eppink als eerste het woord ga geven.
Het is wetgeving. Dat betekent dat ik u eigenlijk vrij zou moeten laten om zo lang te spreken als u dat nodig acht. Toch heb ik u van tevoren gevraagd om enige indicatie te geven van uw spreektijd. Daar hou ik ook rekening mee, dus als u dreigt ver over uw geïndiceerde spreektijd heen te gaan, dan ga ik proberen om enigszins bij te sturen, zodat het lukt om vandaag de benodigde beraadslagingen met elkaar te kunnen doen. Datzelfde geldt voor het aantal interrupties. Daar ga ik nu nog geen heel hard plafond op zetten, maar mocht het niet lukken om met elkaar voort te maken, dan zal ik wellicht de spelregels tussentijds aanpassen, uiteraard altijd in overleg met de Kamercommissie.
Als niemand nog vragen of opmerkingen heeft, gaan we gewoon beginnen. Dat betekent dat ik meneer Eppink het woord geef. Hij heeft een indicatieve spreektijd van tien minuten volgens mij.

De heer **Eppink** (JA21):
Ja, nou, ik denk dat het minder wordt, dus u wordt goed bediend. Voorzitter. De groep Air France-KLM doet een aandelenemissie om de machtspositie van Nederland binnen de groep op peil te houden. Die positie is nodig met het oog op de ontwikkeling van zowel KLM als, daarvan afgeleid, de hubfunctie van Schiphol, waarvan de overheid het leeuwendeel van de aandelen bezit. De aandelenemissie komt op een juist moment, want de luchtvaart heeft de coronacrisis beter overleefd dan gedacht voor de epidemie. Het kabinet vraagt de Tweede Kamer de goedkeuring om mee te doen en dus aandelen bij te kopen. Met de aankoop van 220 miljoen aan aandelen zou Nederland voor 9,3% aandeelhouder zijn, zonder die emissie slechts voor 2%. In dat geval is er van een machtspositie geen sprake meer en liggen alle troeven in Parijs. De emissie levert Air France-KLM geld op. Dat is hard nodig, want Air France-KLM heeft op dit moment een negatief eigen vermogen van meer

dan 4 miljard. Dat heeft natuurlijk te maken met de coronacrisis, maar KLM zelf is op de goede weg. Van de toegezegde steun van 3,4 miljard heeft KLM 942 miljoen gebruikt. Daarvan is een derde al terugbetaald en de klandizie trekt weer aan. De staatsagent liet ons vanmorgen weten dat KLM niet aan alle voorwaarden van de geoorloofde staatssteun heeft voldaan, maar die voorwaarden uit 2020 moeten tegen het licht worden gehouden van de situatie nu. In 2020 wisten we niet dat de arbeidsmarkt zo krap zou zijn. Het personeel leverde salaris in, maar nu komt het moment voor verhoging om het personeel vast te houden. Daar komt de oorlog in Oekraïne bij, waardoor inflatie en brandstofkosten enorm stijgen. De staatsagent leefde in 2020 nog in een andere wereld.
Schiphol deed het omgekeerde met een lagelonenpolitiek onder leiding van president-directeur Benschop, ooit kopstuk van de PvdA. En zie welke chaos: ziekteverzuim, personeelstekort en stakingen. Dat is een belangrijke les van hoe het niet moet. Schiphol kreeg ook staatssteun voor de overbrugging. «Niet dat we in de problemen komen, maar dat is net het bruggetje, ook om de investeringen op peil te houden,» aldus de heer Benschop augustus vorig jaar. Misschien kan de staatsagent zich beter op Schiphol richten.
Eigenlijk is de keuze: geen nieuwe aandelen kopen en een hele kleine aandeelhouder worden met nauwelijks invloed of wél nieuwe aandelen kopen, wat Nederland geld kost maar wat wel onze invloed in het moederbedrijf beschermt. Dat laatste, wél aandelen kopen, kunnen wij als JA21 begrijpen. Het gaat om het beschermen van de belangen van Nederland, KLM en de hubfunctie van Schiphol binnen de Nederlands-Franse constructie. Maar de vraag is wel: waar gaat het kabinet zijn invloed voor inzetten? De Nederlandse staat heeft afspraken gemaakt, inclusief garanties, met de holding Air France-KLM over dat de hubfunctie van KLM in Nederland behouden blijft. Als de holding beslist om deze garantie los te laten, is er een opzegtermijn van vijf jaar. Dat kon Nederland afdwingen met een sterke positie als aandeelhouder. Als die positie verwatert van 9,3% naar 2%, dus zonder de aandelenemissie, dan is de opzegtermijn nog maar negen maanden. Dan kan Parijs Nederland het mes op de keel zetten. In dit soort situaties is politiek pure machtspolitiek. Wie naïef is, wordt als eerste geslacht. Ik zeg het er maar even bij.
Het kabinet schrijft dat gelijkwaardige hubontwikkeling belangrijk is en dat is zo. Met de hubfunctie van Schiphol en KLM zijn tienduizenden banen gemoeid. Dat heeft een enorme economische waarde voor Nederland, vergelijkbaar met die van de Rotterdamse haven. Die positie moeten we koesteren en beschermen, ook binnen de holding Air France-KLM.
Voorzitter, ter afsluiting nog even over Schiphol. Hoe was die chaos in godsnaam mogelijk? Ik heb van geen enkele luchthaven in Europa dergelijke taferelen gehoord of gezien. Ondanks de staatssteun zagen we een hele serie aan bestuursblunders. Topbestuurder Benschop was niet in Nederland, terwijl zijn eigen luchthaven een janboel werd. Hij verscheen in Buitenhof, maar daar leek hij eerder een commentator aan de zijlijn dan een hands-on manager. De Staat is voor bijna 70% aandeelhouder in Schiphol. Hij kan dit niet. Het wordt tijd dat de Minister ingrijpt voordat de echte paniek in de zomervakantie uitbreekt.
Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Eppink. Kunt u de microfoon even uitzetten? Ik geef meneer Van der Lee de gelegenheid om een interruptie te plegen.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik heb toch nog een vraag aan de heer Eppink. Hij heeft het over de Nederlandse invloed in de holding. Kan hij mij uitleggen waaruit die invloed in de afgelopen periode heeft bestaan? Waarom is het nu nodig

om exact hetzelfde percentage aandelen aan te houden en welke concrete invloed denken we nou eigenlijk te kopen voor die 220 miljoen?

De heer **Eppink** (JA21):
Ik heb gesproken over de kracht van de aandeelhouderspositie binnen de holding. Als je 9,3% hebt, kun je een vuist maken en kun je dingen tegenhouden. Er is ook een opzegtermijn voor het schrappen van de garanties. Dat geeft toch een sterkere machtspositie dan wanneer we zeggen: we doen dit niet en we houden 2% over. Ik weet niet of u weleens met Frankrijk of de Fransen heeft onderhandeld, meneer Van der Lee. Ik heb dat vaak gedaan in de Europese Commissie en ik kan u zeggen dat het kaas u zo van uw brood gegeten is. Die 9,3% is dus nodig.

De **voorzitter**:
Meneer Van der Lee heeft een vervolgvraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Feitelijk kun je met 9,3% van de aandelen geen dingen tegenhouden. Ik heb ook weleens met de Fransen onderhandeld. Sterker nog, dat heeft Nederland in het verleden ook gedaan. We hebben in het verleden ook een positie gehad in de raad van bestuur van de holding zonder dat er sprake was van aandelen. Het is mij niet helder – maar dat zal ik ook aan de Minister vragen – waarom deze specifieke stap nodig is en welke concrete invloed daarmee gekocht wordt. Volgens mij weet de heer Eppink dat ook niet.

De heer **Eppink** (JA21):
Het alternatief is 2% en dat is machteloosheid. Als redelijk grote aandeelhouder heb je een sterkere positie dan wanneer je met lege handen staat.

De **voorzitter**:
Ook meneer Stoffer heeft nog een interruptie voor u.

De heer **Stoffer** (SGP):
Als ik de heer Eppink zo hoor, is JA21 voorstander van het aankopen van die 220 miljoen euro aan aandelen. Dat kan ik me voorstellen, want ik kan de argumentatie goed volgen. Er zit voor mij wel één lastig ding achter en ik ben benieuwd hoe JA21 daartegen aankijkt. Je kunt natuurlijk zeggen dat er waarde tegenover staat als wij dit doen, maar we hebben dit al eerder gedaan. Wat we er de vorige keer in hebben gestopt, die meer dan 700 miljoen euro, is gewoon verdampt. Dat is niet meer zoveel waard, dus eigenlijk laten we onze staatsschuld oplopen. Dat is voor mij wel een heel lastig ding. Hoe kijkt JA21 daartegen aan?

De heer **Eppink** (JA21):
Er zijn natuurlijk regelmatig transfers naar Zuid-Europa die wij bekritiseren, omdat er geen garantie is dat als je dat geld aan het Zuiden geeft, er ook maar iets van terugkomt. Maar in dit geval zit je in één maatschappij, één concern met Air France, en moet je ervoor zorgen dat je positie sterk blijft. Het alternatief is dat je het niet doet, dat je het laat lopen en eigenlijk een dwerg wordt in dat concern en aan de kant geschoven wordt. Daarmee is niet alleen de positie van KLM maar ook die van Schiphol in het geding. Daar moet je dus goed naar kijken. En als je een sleutel in handen wilt houden, dan is het beter om die aandelen wel te hebben dan niet.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan heeft ook nog een interruptie voor u.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Die ligt wel een beetje in het verlengde van beide vorige sprekers. Er wordt van uitgegaan dat het hebben van invloed zo belangrijk is, maar de heer Van der Lee betoogde al dat dat helemaal niet is aangetoond. Soms kun je het ook niet zien, zo geef ik de heer Eppink mee. Misschien is die wel heel groot, maar we weten het niet. Die is in ieder geval niet aantoonbaar. De staatsschuld loopt op. De Fransen hebben ook bekendgemaakt dat 75% van die 220 direct naar de Franse staat gaat. Ik begrijp eigenlijk niet goed dat JA21 kan instemmen met die steun aan de Franse belastingbetaler, want zo zou je het vanuit het perspectief van de Nederlandse belastingbetaler kunnen zien. Dan mijn tweede vraag. Ik zou verwachten dat de heer Eppink een ferm pleidooi zou houden om méér, het maximum van de aandelen, te gaan kopen. Maar dat doet hij niet. Waarom blijf hij hangen in die 9,3%, die het net niet zijn?

De heer **Eppink** (JA21):
Ik laat het graag aan de Minister om uit te leggen waarom men voor dat percentage van 9,3% heeft gekozen. Maar ik zeg het opnieuw: het is essentieel dat je hier een voet tussen de deur houdt. Wat zou het signaal zijn als de Nederlandse regering zou zeggen: o, we kopen niks meer; we houden 2%? Dan zet je eigenlijk zowel de banen bij Schiphol als bij KLM, met een groot aantal, misschien wel honderdduizenden indirecte banen, op de tocht. Het signaal is dan: wij geven het op. Ik vind dat het signaal moet zijn: wij verdedigen KLM en Schiphol vanwege het economisch belang voor Nederland; vooral de hubfunctie van Schiphol is essentieel. Want als die wordt afgebouwd, dan blijft er niet veel over van Schiphol noch KLM.

De **voorzitter**:
Korte vervolgvraag van meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan gaan we inderdaad beluisteren wat de Minister over die 9,3% zegt. Dan komen we misschien terug op de wens van JA21 om al dan niet meer dan die 9,3% te kunnen kopen. Maar het punt blijft toch staan ... Laat ik het anders formuleren. De heer Eppink zegt: wat voor signaal geef je af als je het niet doet? Ik zou het willen omdraaien. Wat voor signaal geef je af als je het wél doet? Dan ga je namelijk mee in die al een eeuw durende mythe dat een luchtvaartsector heel goed voor een land is, terwijl allang bewezen is dat het eigenlijk net andersom is. Nederland is goed voor KLM, in dit geval zelfs voor Air France-KLM, maar andersom is dat niet het geval. Het signaal dat je afgeeft als je het wel doet, is: oké, wij gaan altijd mee en hoeveel verwatering gaat er nog optreden? De heer Eppink als vertegenwoordiger van een partij die boekhoudkunde toch hoog in het vaandel heeft staan, moet zich ook realiseren dat met de verwatering van die aandelen je dividend – dat sinds, ik meen, 2007 overigens niet meer is uitgekeerd – ook mee verwatert. Boekhoudkundig begrijp ik JA21 dus niet.

De **voorzitter**:
Dat was geen hele korte vervolgvraag, maar de heer Eppink gaat er wel op reageren.

De heer **Eppink** (JA21):
Voorzitter, dan zal ik het kort houden. Het is natuurlijk zo dat die aandelen zijn verwaterd in de coronatijd. Veel aandelen van luchtvaartmaatschappijen zijn veel zwakker geworden omdat er geen vluchten waren. Een vliegtuig dat niet kan of mag vliegen, staat aan de grond en kost ontzettend veel geld. Maar nu zie je dat de luchtvaart zich vrij snel herstelt, en daar ben ik blij mee. Mensen kunnen weer vliegen, mensen kunnen weer op vakantie gaan. Daar hebben ze recht op. Volgens u misschien

niet. Al had een vroegere fractieleider van uw partij ontzettend veel airmiles waarmee ze naar Los Angeles vloog enzovoorts. Die mensen vliegen dan veel. Maar de gewone man mag dan niet vliegen. Nou, ik vind dat de gewone man mag vliegen en een vakantie mag hebben. Ik ben blij dat men zegt: we willen weer gaan reizen. Dat is goed: de wereld verkennen, de wereld in. Ik ben dan zeer teleurgesteld in Schiphol dat dat zo in het honderd loopt. Dan moeten we bij de heer Benschop zijn. Ik zou willen vragen wat de Minister van het optreden van de heer Benschop in deze crisis vindt.

De **voorzitter**:
Héél kort.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, heel kort. Ik stel vast dat JA21 vliegen een recht noemt. Dat is belangrijk om te weten.

De **voorzitter**:
Goed. Het woord is aan de heer Stoffer. Hij spreekt namens de SGP en hij heeft zichzelf ingeschreven voor vijf minuten.

De heer **Stoffer** (SGP):
Voorzitter, ik doe mijn best me daaraan te houden. «Kiezen tussen twee kwaden», zo heb ik de keuze om wel of niet deel te nemen aan de aandelenemissie in de media getypeerd. Als we niet meedoen, kiezen we namelijk voor het kwaad van nog minder inspraak. Als we wel meedoen, kiezen we voor het kwaad van nog meer geld in Air France-KLM. De opbrengst van de aandelenemissie lijkt grotendeels ten goede te komen aan Frankrijk. Niet alleen is nu al duidelijk dat 75% gebruikt wordt om Franse staatssteun terug te betalen, maar ook heeft KLM zelf eerder aangegeven dat ze geen extra kapitaal nodig heeft. Kan ik hieruit dan de conclusie trekken dat de steun ten goede komt aan Air France? Dat is mijn eerste vraag aan de Minister. Kort gezegd zou je kunnen stellen dat we de Fransen meer geld of meer invloed geven. Ik zal hier daarom ook maar toegeven dat we er als SGP gewoon nog niet uit zijn hoe we hiertegen aan moeten kijken.
KLM is voor Nederland en voor de Nederlandse economie van groot belang. Mijn rechterbuurman zei dat zojuist ook. Niet meedoen aan die aandelenemissie zorgt ervoor dat we nog minder in de melk te brokkelen hebben. Een aandelenbelang van 2% levert namelijk heel weinig op. Het publieke belang van KLM is eigenlijk te groot om over te laten aan de Fransen. De SGP ziet er dus wel de noodzaak van in dat we ons aandelenbelang op peil houden. We moeten namelijk zuinig zijn op KLM en zeker ook op onze invloed op Air France-KLM.
Voorzitter. Voor mij is het echter een heel lastig gegeven dat die kosten van die aandelenaankoop 220 miljoen euro bedragen. Natuurlijk is die aandelenaankoop strikt genomen een financiële transactie. Daarom is er volgens de officiële regels geen dekking nodig. Op papier klopt dat, maar volgens mij leggen we de rekening daarmee wel bij toekomstige generaties. U kent de SGP als een financieel degelijke partij. Ik moet ook zeggen dat het mij echt niet aanstaat dat er bij deze aankoop geen dekking geleverd is. De vragen die ik aan de Minister heb, zijn de volgende. Waarom is toch niet gekozen voor een goede dekking? Is de Minister niet bereid om alsnog te kiezen voor een goede dekking? Als het niet meer voor deze aankoop kan, is de Minister dan wel bereid om erover na te denken hoe we dat in de toekomst wel goed gaan regelen?
Voorzitter. Wat ook niet meewerkt, is de beperkte naleving van de voorwaarden die Nederland heeft gesteld aan het steunpakket voor KLM. Tijdens het debat over het KLM-steunpakket heeft de SGP helder aangegeven dat, als er gesnoeid moet worden in de loonkosten van KLM,

lage- en middeninkomens dan zo veel mogelijk moeten worden ontzien. Maar afgaande op de signalen die we nu krijgen, lijkt het er toch op dat het tegenovergestelde de waarheid wordt. Als ik het goed begrijp, hebben piloten nauwelijks ingeleverd. Als er niets gebeurt, trekt straks het cabine- en grondpersoneel aan het kortste eind. In normale tijden zijn loonsverhogingen heel normaal, en is de SGP er ook zeker niet op uit om KLM stuk te bezuinigen. Maar als een bedrijf aan het overheidsinfuus ligt, dan moet daar wat ons betreft ook iets tegenover staan. Mijn vragen zijn dan ook de volgende. Gaat de Minister haar invloed inzetten zodat ook de piloten en alles wat daarmee samenhangt hun deel bijdragen? En nog belangrijker: hoe wordt voorkomen dat de rekening dadelijk grotendeels terechtkomt bij lage en middeninkomens? Dat is eigenlijk mijn echte doel. Wanneer is volgens de Minister de tijd rijp om de staatssteun eventueel in te trekken? En wat gaat de Minister concreet doen om de naleving van de voorwaarden ook te verhogen en er wat mij betreft voor te zorgen dat ze echt volledig worden nagekomen? Dan denk ik ook aan de voorwaarden rond de aanpak van belastingontwijking.
In de brief van de staatsagent staat dat concrete maatregelen op zich laten wachten. KLM geeft aan dat er inmiddels een werkgroep is geïnstalleerd. Dat lijkt me op zich prima, maar mijn vraag is wel hoe die werkgroep eruitziet, wanneer de werkgroep is opgericht, wat voor mandaat deze heeft en vooral ook wat de invloed van de Minister is op datgene wat staat te gebeuren. De staatsagent zei vanmorgen, en ik zeg het maar even in mijn eigen woorden: hier houdt mijn bevoegdheid op; ingrijpen op dit punt is een taak van de Minister. Ter afsluiting van dit blokje is mijn vraag: wat is de reactie van de Minister daarop, en gaat de Minister ook echt ingrijpen?

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, meneer Stoffer, heeft meneer Van Raan een interruptie voor u.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik vind het op zich verstandig dat de heer Stoffer de problematiek van het bedrijf KLM verbindt met de aandelenaankoop van de groep Air France-KLM. Je zou misschien ook kunnen zeggen dat dat twee gescheiden dingen zijn, maar ik vind het mooi dat hij die verbindt. Als de heer Stoffer de afweging zou moeten maken tussen 220 miljoen euro naar de Franse staat laten gaan en 220 miljoen stoppen in de verbetering van KLM zelf, hoe kijkt hij daar dan tegen aan?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik denk dat de vraag haast retorisch is, maar misschien is hij dat ook niet helemaal. Dat laatste zou ik veel liever doen, maar het lastige is natuurlijk dat we in een constellatie zitten waarbij KLM het ten eerste op zichzelf niet kan redden en toch altijd een verbinding zal moeten aangaan met een andere partij. Ten tweede heb ik in het verleden begrepen dat de constellatie zo is dat het onmogelijk is om apart verder te gaan of een andere partner te zoeken en daarmee een verbintenis aan te gaan. Daar gaan we niet meer over, zeker niet met een heel beperkt belang dat we als Nederlandse Staat hebben, dat nog verder verwatert als je niet uitkijkt. Maar om terug te komen op de allereerste vraag: ik zou heel graag zien dat we dat geld stoppen in het verbeteren en verduurzamen enzovoort, en in het beter maken van de positie van KLM zelf.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan, een vervolgvraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar wat zegt uw antwoord nu over de levensvatbaarheid van Air France-KLM, en ook van KLM zelf? Als ik u hoor zeggen dat KLM op zichzelf niet kan overleven, wat voor bedrijf heb je dan? Er zijn ook airlines die wel zelfstandig kunnen overleven. Het wordt dan dus toch een bodemloze put, als het zelfstandig niet kan overleven. De groep is al twee jaar technisch failliet.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ergens in mijn betoog – daar ben ik niet mee begonnen, maar daar had ik het over in mijn tweede blokje – ben ik begonnen over het belang van KLM, en vooral over de hubfunctie voor de Nederlandse economie. Ik heb me daar de afgelopen jaren redelijk in verdiept. Dat belang zie ik ook. Dat het zelfstandig niet kan: prima. Zeker als je dadelijk een toekomst tegemoetgaat zonder corona, zit er echt wel toekomstperspectief in Air France-KLM. Voor mij zit het lastige hier in twee dingen. Een. Het is een fors bedrag dat de staatsschuld ophoogt. Twee. Dat geld lijkt toch eigenlijk – daar heb ik altijd heel veel moeite mee – via de glijbaan naar het Zuiden te gaan. Er zit allerlei historie achter. We hebben een herstel- en veerkrachtfonds, waarbij heel veel Nederlands geld richting het Zuiden van Europa gaat. Al dat soort dingen wegen bij mij mee. Daarin zit voor mij ook gewoon de moeite die ik ermee heb. Ik zie hier best voordelen van in, maar er is bij mij ook sprake van een heel groot stuk weerstand: hoe gaan we dit doen? Maar uiteindelijk moet je een rationele beslissing nemen. Ik hoop vandaag van collega's en vanuit het kabinet goede antwoorden te krijgen. Dan maken we morgen bij de stemming onze afweging.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, heeft meneer Grinwis nog een vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Een zeer herkenbare positie van collega Stoffer. Het dilemma dat hij schetste was: geld weggeven aan de Fransen of invloed. Hoe ziet hij een positie waarin je wel grootaandeelhouder blijft en daarmee tegelijkertijd dus invloed houdt, maar geld bespaart? Grote aandeelhouders zijn er vanaf 5%. Heeft de heer Stoffer daaraan gedacht om zijn dilemma wat kleiner te maken?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik heb aan allerlei varianten gedacht, maar ik kan niet alles overzien; laat ik het zo zeggen. Wat dat betreft laat ik het uiteindelijk aan het kabinet over. Dat moet een keuze maken. Wij moeten natuurlijk het financieel mandaat meegeven of niet. Daarover zullen we onze afweging maken. Volgens mij liggen er hier twee opties voor: doen of niet doen. We kunnen allerlei tussenliggende varianten bekijken. Misschien heeft de heer Grinwis daar meer zicht op. Ik wil dat in de loop van het debat best wegen. Als het kabinet daar ook brood in ziet, dan ben ik heel benieuwd of daar dadelijk ook iets over gezegd kan worden. Zijn dat ook opties? Je moet natuurlijk niet precies op die vijf gaan gokken, maar in ieder geval daarboven. Ik sta daar op zich voor open. Ik wil daar straks wel meer over weten. Want ik ga hier niet doen alsof ik alwetend ben. Dat ben ik op geen enkel dossier, maar op dit dossier ook zeker niet. Het is namelijk best een ingewikkeld dossier.

De **voorzitter**:
Ook meneer Eppink heeft nog een vraag voor u.

De heer **Eppink** (JA21):
Ik heb nog één vraag aan mijn buurman. Hij worstelt met een zaak. Worstelen is een christelijke deugd, uiteraard. Maar ik zou hem er toch op willen wijzen dat KLM van de toegezegde steun, namelijk 3,4 miljard, 942 miljoen heeft gebruikt. Daarvan is een derde al terugbetaald. De boekingen nemen enorm toe. De kansen voor een goede evolutie zijn er. Het is goed om nu te investeren en verder te gaan, onder andere in duurzame vliegtuigen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dat zijn we denk ik ook bepaald niet oneens. Dat een derde is terugbetaald en de rest eraan zit te komen, zie ik ook. Ik weet ook dat de Franse staat natuurlijk heel veel geld heeft gestoken in Air France-KLM. Ik snap ook dat daar uiteindelijk ook wat van terug moet. Al mijn dilemma's heb ik hier denk ik neergelegd. Maar het toekomstperspectief waar de heer Eppink het over heeft, zie ik ook. Wat dat betreft zijn we het daar dus niet enorm over oneens. Maar het zou zo kunnen zijn dat we worstelen en ook bovenkomen. Volgens mij is dat een hele goede Nederlandse deugd die we al eeuwenlang betrachten. De heer Eppink en ik kunnen elkaar daar ook goed in vinden, volgens mij.
Zal ik voortgaan met mijn betoog?

De **voorzitter**:
Voordat u dat doet, heeft ook meneer Van der Lee nog een vraag voor u.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik wil de heer Stoffer graag goed begrijpen. Ik dacht dat ik hem hoorde zeggen: waar we, als het gaat om de oorspronkelijke deelneming, misschien nog maar een derde van de waarde over hebben, mag dat geen herhaling hebben. Daarom eist hij, als ik het in mijn woorden mag zeggen, dat er een dekking moet zijn voor deze aankoop. Als die dekking er niet komt, kan de SGP hier geen steun aan verlenen.

De heer **Stoffer** (SGP):
Dan is mijn bijdrage te hard geïnterpreteerd. Als ik naar de aandelenkoersen kijk, denk ik dat zo'n daling zoals die er geweest is in de afgelopen weken, al niet eens meer kan. Dan is er helemaal niks meer over. Dus zo hard kan het niet meer dalen. Maar ik zou graag in z'n totaliteit bij iedere uitgave die je doet, een goede dekking zien. Maar ja, een dekking waarbij je denkt: dat kan allerlei kanten op ... Je zou ook kunnen redeneren: die aandelenkoersen zijn zo laag, met het perspectief van nu gaan die vast omhoog, dus eigenlijk is het een geweldig goede investering. Dat hoor ik ook mijn buurman Eppink een klein beetje zeggen. Dat kan. Ik vind persoonlijk eigenlijk dat de overheid bij iedere uitgave die zij doet, ook bij dit soort investeringen, een goede dekking neer zou moeten zetten. Want uiteindelijk ben je toch bezig met geld van de samenleving – belastinggeld – en zeker ook met het toekomstperspectief van de generaties die na ons komen. Dan heb ik liever dat we iets te pessimistisch en iets te degelijk hebben ingestoken dan dat we later denken: er is weer een nieuw kabinet-Lubbers nodig, dat enorme ingrepen moet gaan doen – ja, zo'n kabinet zou ik toejuichen, hoor! – in de Nederlandse samenleving.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik was bijna aan het eind, voorzitter. Samenvattend is, met datgene wat het kabinet ons meegeeft, een heel belangrijk doel van de aandelenaankoop meer invloed. Maar als ik de brief van de staatsagent lees, dan heb ik niet zo heel veel hoop op meer invloed. Een voorbeeld daarvan is

het feit dat Nederland geen invloed heeft op de bonus die de topman van Air France-KLM ontvangt. Mijn vragen zijn de volgende. Wat is nu precies de invloed die Nederland verliest als we niet meedoen? Is het mogelijk dat Nederland door deelname aan de aandelenemissie meer druk op KLM kan uitoefenen om beter te voldoen aan die voorwaarden van het steunpakket waar ik zojuist al aan heb gerefereerd en over heb gesproken?
Voorzitter. Ik kom weer op de metafoor uit de inleiding. Het ene kwaad, namelijk wel meedoen, is heel helder: dat kost 220 miljoen, of – in de variant die de heer Grinwis voorstelt – een klein beetje minder. Maar mijn vraag is: hoe duur is het andere kwaad, namelijk niet meedoen? Zou de Minister, of het kabinet, mij daar helderheid in kunnen verschaffen? Daar laat ik het bij. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer. Dan geef ik het woord aan de heer Heinen. Hij spreekt namens de fractie van de VVD.

De heer **Heinen** (VVD):
Voorzitter. De keuze die voorligt, is eigenlijk heel simpel. Er komt sowieso een aandelenemissie van Air France-KLM en Nederland kan meedoen of niet. De heer Stoffer wees daar ook al op. Meedoen kost 200 miljoen en houdt het Nederlandse belang op 9%. Niet meedoen betekent verwatering en het Nederlandse belang daalt naar 2%. Dit roept in de eerste plaats de vraag op wat het belang van 9% precies oplevert. De Minister is in haar reactie eigenlijk best wel eerlijk. Ze zegt namelijk dat het lastig is om precies aan te geven welk aandeelpercentage gepaard gaat met welke invloed. Zo is het ook.
In de Eerste Kamerbrief werd verwezen naar het belang van een betere informatiepositie. Ik vond dat wat vaag. Het was alsof je met 9% vooraan mag staan bij de koffieautomaat, bij het roddelen. In de nota naar aanleiding van het verslag was er uiteindelijk meer duidelijkheid. Het verhaal daarin, dat ik zeer kan ondersteunen, was dat Nederland nu een eigen zetel heeft in de holding. Nederland kan dus meer invloed uitoefenen op de koers van het bedrijf en dan met name ten aanzien van het bestemmingennetwerk van Schiphol ten opzichte van Parijs. Daar lijkt het me toch uiteindelijk om te doen. Precies daar zit dus ook het publieke belang: het beschermen van banen in Nederland, direct en indirect, en Nederland internationaal verbonden houden.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, meneer Heinen, heeft de heer Grinwis een vraag voor u.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb een vraag op dat punt uit de nota naar aanleiding van het verslag. We hebben die positie in de holding al sinds de fusie. Die hebben we zestien jaar lang zonder aandelen gehad en sinds drie jaar met aandelen. Is dat voor de heer Heinen dan echt een doorslaggevende overweging in de nota naar aanleiding van het verslag?

De heer **Heinen** (VVD):
Deze fundamentele vraag had eigenlijk veel eerder gesteld moeten worden, dus ook toen we de eerdere aandelen kochten en naar 14% gingen. Ik snap de vraag, maar die komt ook uit de lucht vallen. Wij zijn deze brug nu over en we staan nu waar we staan. Ik kom in mijn betoog zo nog even op dit punt en waarom ik denk dat dit belangrijk is. Om antwoord te geven op de vraag: ja, ik denk dat het nu moet.

De **voorzitter**:
Dit korte interruptiedebatje ontlokt een reactie van de heer Van der Lee. Hij heeft ook een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik ga niet helemaal terug naar het begin. De heer Eppink heeft het over onderhandelen met de Fransen. Je kunt soft en hard onderhandelen. We zitten al met enorm veel kapitaal in deze maatschappij, in KLM, in de holding. Stel dat je het optelt, dus de oorspronkelijke aankopen van de aandelen en het steunpakket inclusief garanties. Vanuit onze fondsen wil dit kabinet dan nog eens 500 miljoen investeren in de luchtvaart. We kunnen ook zeggen: als jullie niet dit of dat doen, dan stoppen we ermee. Waarom is het additioneel kopen van 220 miljoen aan aandelen de enige route richting invloed?

De heer **Heinen** (VVD):
Ik weet niet of het de enige optie is, maar dan moeten we misschien ook even teruggaan naar hoe bedrijven überhaupt bestuurd worden. Je zit met aandeelhouderschappen. Hoe meer aandelen je hebt, hoe meer invloed je hebt in een bedrijf. Als je aandeel verwatert, heb je minder invloed in een bedrijf. In die zin is dat dus de enige optie. Zo werkt het bedrijfsrecht gewoon, in alle eerlijkheid.

De **voorzitter**:
Vervolgt u ... Meneer Van der Lee, kort.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik vind het raar dat we op dit punt opeens doen alsof het een gewoon bedrijf is, terwijl deze bedrijven, deze luchtvaartmaatschappijen, voortdurend door middel van staatsinterventie overeind worden gehouden. Dat hebben we de afgelopen periode wederom gedaan. Mijn vraag gaat over het volgende. Als je als staat zo veel interventies pleegt, dan is het niet noodzakelijk om per se aandeelhouder te zijn. Je zit namelijk al aan de knoppen. Die knoppen kun je gebruiken, want daar kun je aan draaien.

De **voorzitter**:
Dat klonk niet helemaal als een vraag. Ik geef meneer Heinen de tijd om kort te reageren, en dan kan hij daarna verder met zijn inbreng.

De heer **Heinen** (VVD):
Ik vind het wel een terechte vraag. Dit is namelijk precies waar deze Kamercommissie mee worstelt. Wat krijg je voor de 9%? Is die echt noodzakelijk? Ik heb daar zelf verderop in mijn betoog nog vragen over aan de Minister. Het lijkt me goed dat we de beantwoording afwachten. Dan kunnen we dit interruptiedebatje over hoe we de antwoorden dan wegen daarna voortzetten.
Voorzitter. Ik zei het al: het is essentieel voor ons vestigingsklimaat om Nederland internationaal verbonden te houden. Daarom willen we dat het Nederlandse aandeel niet verwatert. Aan de focus op 9% zit wel het risico dat we bij toekomstige aandelenemissies min of meer gedwongen zijn om weer mee te doen. Ook dan kan namelijk het aandeel verwateren. Wellicht zit daar de zorg van meneer Van der Lee. Je kan instappen, maar hoe stap je ooit weer uit? Als de Kamer met deze investering akkoord gaat, dan werpt dat ook een schaduw ver vooruit.
De Minister geeft in haar brief aan dat ze onvoldoende ruimte ziet voor Air France-KLM om nog een keer een aandelenemissie te doen van deze omvang. Daarmee acht ze het risico klein dat dit in de toekomst weer gebeurt. Ik zou de Minister toch willen vragen om daar verder op in te gaan. Waar baseert de Minister zich dan op? Maakt het gegeven dat Nederland en Frankrijk deze positie innemen, het voor Air France-KLM

dan niet heel aantrekkelijk om elke keer aandelenemissies te doen, omdat we dan toch wel weer meedoen? Graag een reactie van de Minister op dit punt.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat: meneer Van Raan heeft ook nog een vraag voor u.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Die gaat eigenlijk nog een beetje over het vorige punt. De heer Heinen zegt terecht dat we moeten kijken naar wat we ervoor terugkrijgen. Om dat goed te kunnen beoordelen, zou je ook kunnen kijken naar wat je al kwijt bent geraakt. Dat haakt aan bij wat de heer Van der Lee zegt, namelijk dat de kans bijna nul is dat je de verzonken kosten terugkrijgt. Hoeveel dividend heeft Air France-KLM sinds 2004 uitbetaald, volgens de heer Heinen?

De heer **Heinen** (VVD):
Natuurlijk kun je de focus leggen op alles wat je hebt verloren, maar je kan ook kijken naar wat je niet bent kwijtgeraakt. We hebben natuurlijk een heel belangrijke luchtvaartmaatschappij. De positie van Schiphol hebben we tot nu toe overeind gehouden. Tegen de heer Van Raan zou ik zeggen: kijk niet alleen naar de kosten, maar ook naar wat je niet bent kwijtgeraakt.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat kan ik wel vertellen. Je bent namelijk 600 miljoen kwijtgeraakt. Je hebt vanaf 2004 of 2007 gewoon nooit wat teruggekregen, nooit. De heer Heinen weet misschien wel beter dan ik dat 40% van de reizigers op Schiphol overstappers zijn. Die vervullen die hubfunctie. Daar heeft Nederland helemaal niets aan. Dat is alleen maar goed voor Schiphol en voor KLM. Het is dus niet zo dat de hub goed is voor Nederland. Nee, Nederland is goed voor de hub. Het zou goed zijn als duidelijk wordt dat de hubfunctie ons helemaal niet zo veel brengt. Mijn vraag blijft dus staan. Je moet kijken naar wat je bent kwijtgeraakt, namelijk miljarden aan interventies die relatief weinig tot niets hebben opgebracht.

De heer **Heinen** (VVD):
Deze pessimistische kijk bestrijd ik echt. Als je zegt «het heeft ons niks opgeleverd», zeg dat dan ook tegen iedereen die daar elke ochtend naar z'n werk gaat, daar een baan heeft en daar z'n hypotheek van betaalt en daarvan z'n gezin van eten voorziet. Al die banen zijn direct betrokken bij het belang van Schiphol en KLM. Dat is nog los van het indirecte belang voor je vestigingsklimaat en het feit dat Nederland internationaal verbonden is, waardoor het aantrekkelijk is om je in Nederland te vestigen, waar ook weer banen uit komen. Ik vind het echt te makkelijk om te zeggen: het heeft ons niets opgeleverd. Natuurlijk kun je er een debat over aangaan of die kosten en baten met elkaar in balans zijn. Uiteindelijk is dat ook een politieke weging. Ik weeg 'm denk ik anders dan de heer Van Raan. Maar dat het niets heeft opgeleverd, daar ben ik het gewoon niet mee eens – en dan houd ik het netjes.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan in derde instantie – dat is ook de laatste instantie – en kort. U heeft straks ook nog tijd om zelf uw bijdrage te leveren.

De heer **Van Raan** (PvdD):
«Wat niets heeft opgeleverd»: laten we het dan even beperken tot die investering in Air France-KLM. Laten we daar dan even naar kijken. Dat heeft de facto niks opgeleverd, maar alleen maar geld gekost. Wat betreft de banenmotor die Schiphol is: zeker, het heeft banen, maar het rijksin-

stituut voor de leefomgeving heeft allang aangetoond dat die mainport-functie schromelijk overdreven is. Wat betreft de banen waar de heer Heinen vaak aan refereert, ook de indirecte banen: dat is ook allang keihard ontmaskerd, omdat zelfs het feit dat de bakker z'n brood bakt wordt toegeschreven aan KLM omdat een piloot weleens een brood koopt. Het zijn dat soort redeneringen. Natuurlijk is er werkgelegenheid, maar helemaal niet in de mate van dat befaamde rapport over de honderdduizenden werknemers die op Schiphol hun baan zouden hebben. Dat is echt onzin.

De **voorzitter**:
En uw vraag? O, er was geen vraag meer.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nou ja, nee, beperk het tot de opbrengsten van Air France-KLM, en je ziet dat het niks heeft opgeleverd en alleen maar geld gekost heeft. Is de heer Heinen het daarmee eens?

De heer **Heinen** (VVD):
Soms zie je de wereld zoals je die wil zien. Je kan een vergrootglas leggen op een steunoperatie en zeggen: ik krijg er dit jaar niks voor terug. Je kan ook uitzoomen en over een lange periode kijken en het belang zien van een bepaalde economische activiteit, in dit geval Schiphol, KLM. Ik noem nogmaals de internationale verbondenheid van Nederland. Dan heb ik het niet alleen over de directe banen, maar ook over de indirecte banen. Dan heb ik het natuurlijk niet over de Bakker Bart waar een krentenbol wordt gekocht. Uiteindelijk moet je ergens een grens trekken, maar we zullen het er toch over eens zijn ... Ik zou zeggen: loop eens rond op Schiphol. Je ziet eerder een tekort aan banen dan te veel banen. Maar daar komen we straks nog over te spreken.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog, meneer Heinen.

De heer **Heinen** (VVD):
Dan ga ik naar het volgende punt. Er is ook veel te doen over dat de opbrengst gebruikt zou worden voor een aflossing van kapitaalsteun aan de Franse staat. Ik snap de politieke gevoeligheid, want Nederlands belastinggeld zou dan naar de Franse staat gaan. Laat ik eerst het volgende zeggen. Het aflossen van die kapitaalsteun is goed. Het bevrijdt een onderneming van rentelasten en maakt het weer mogelijk om acquisities en dergelijke te doen. Meedoen aan de aandelenemissie zou er natuurlijk wel toe kunnen leiden dat Nederlands geld daarvoor wordt gebruikt. Maar er is ook een andere zienswijze. 25% van de opbrengst van de emissie wordt gebruikt voor versterking van het eigen vermogen. Dat komt neer op ruim 500 miljoen. Het Nederlandse aandeel is 200 miljoen. Dus je zou ook kunnen beredeneren dat het Nederlandse geld juist is voor versterking van de organisatie. Nogmaals, het is maar net hoe je ernaar kijkt.
Voorzitter, mensen moeten interrumperen of even iemand z'n woord laten doen.

De **voorzitter**:
Nee, u laat zich gewoon niet afleiden, maar praat gewoon door. O nee, meneer Nijboer heeft toch een vinger. Een interruptie van de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dit lijkt een beetje op het begrotingsbeleid van de VVD van de afgelopen jaren: we redereneren een beetje naar ons toe. Is de heer Heinen het met mij eens dat als je een aandelenemissie doet van – wat is het? – ongeveer

2,5 miljard en driekwart daarvan naar het aflossen van een lening en een kwart naar eigen vermogen gaat, dat eigenlijk ook gewoon geldt voor de inleg van alle aandeelhouders? Is hij het ermee eens dat dat een zuivere redenering is? Het is een beetje een doelredenering om te zeggen «die Fransen krijgen niks van ons» – een beetje wat Hoekstra altijd zei – «en dit is geld dat alleen naar het versterken van het eigen vermogen gaat».

De heer **Heinen** (VVD):
Nee, dat was ook niet de portee van mijn betoog. Wat ik zeg, is dat er nu wordt gedaan alsof al het Nederlandse geld naar de Franse staat gaat. Ik zou zeggen: als je op die manier redeneert, zou je ook het tegenovergestelde kunnen redeneren. De heer Nijboer zegt: dat ligt ook genuanceerder. Dus ik zou ook van de positie dat al het Nederlandse geld naar de Franse staat gaat, een wat genuanceerder beeld willen neerzetten. Dat was eigenlijk wat ik hier probeerde te doen. Graag een reactie van de Minister op hoe het dan zit met de opbrengsten en waar die voor gebruikt worden.
Voorzitter. In de brief van de Minister stond dat Air France-KLM een deel van het kapitaaltekort zelf kan financieren doordat ze weer winstgevend worden. De Minister wijst in haar stuk ook op de kostenbesparing en aanpassingen in arbeidsvoorwaarden. Ik moet heel eerlijk zeggen: ik viel wel even van mijn stoel toen ik de rapportage van de staatsagent las. Deze kregen we gisteravond laat. Vanochtend spraken we met de staatsagent. Daarin leek wel het tegenovergestelde te staan. Structurele kostenbesparingen blijven uit. Voorgenomen maatregelen zijn slechts tijdelijk. Er wordt wel veel gedaan, maar tijdelijk. En er resteert nog een gat van 400 miljoen. De nieuwe cao is te duur. De staatsagent wist van niks. En de belastingontwijking door werknemers wordt ook onvoldoende aangepakt. Hiermee zou dus niet worden voldaan aan de voorwaarden voor staatssteun.
Dat vraagt wel echt even om uitleg. Wat is hier nou precies gaande? Ik wil de Minister daarom vragen hier uitgebreid op in te gaan. Waarop baseert zij haar conclusies dat er wél kostenbesparingen zijn, en welke conclusies verbindt zij aan de conclusie van de staatsagent dat niet aan die voorwaarden voor staatssteun wordt voldaan? En gaat de Minister dan ingrijpen?
De staatsagent stelt ook dat hij niet is geïnformeerd over bijvoorbeeld de afgesloten cao. Dat vind ik wel opmerkelijk, want de staatagent zit daar om een vinger aan de pols te houden, zodat de Minister tijdig kan ingrijpen. Neemt KLM nou de voorwaarden van de Staat niet serieus, heeft de Nederlandse Staat geen positie, of kloppen de conclusies van de staatsagent niet? Dat beide zich voordoen, lijkt niet waar te kunnen zijn.
Voorzitter, ik ga afronden, ten slotte. Meedoen aan de aandelenemissie heeft het uiteindelijke doel banen in Nederland te beschermen en Nederland internationaal verbonden te houden. Ik begon er mijn bijdrage mee. Dan hebben we het natuurlijk ook over de positie van Schiphol. Wat ik dan niet begrijp, is dat enerzijds wel wordt geïnvesteerd in KLM of dat er een voornemen is om daarin te investeren, maar dat Schiphol tegelijkertijd zo'n puinhoop is. Want wat heb je aan een luchtvaartmaatschappij als je niet eens in Nederland kan landen? Het is op dit moment zo'n chaos dat zelfs vluchten geschrapt dreigen te moeten worden. Je zit tegenwoordig sneller in het bootje van de Fata Morgana in de Efteling dan je koffer bij de bagageafhandeling is. Deze week wordt hierover uitgebreid gedebatteerd in de commissie voor IenW. De VVD heeft ook de heer Benschop naar de Kamer gehaald voor het geven van tekst en uitleg. Dat debat gaan we dus nog uitgebreid voeren. De Minister is ook voor 70% aandeelhouder van Schiphol. De Minister vraagt ons ruim 200 miljoen te investeren in KLM om daarmee de hubfunctie van Schiphol te beschermen. Het hoort dus wel bij elkaar. Ik zou de Minister graag willen vragen hoe zij die twee zaken met elkaar rijmt en wat er wordt gedaan om

die chaos op te lossen, zodat KLM en Schiphol weer echt de trots van Nederland kunnen zijn.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Voordat ik het woord doorgeef, is er een interruptie van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
De VVD benadrukt, denk ik, terecht dat de chaos op Schiphol opgelost dient te worden, wil de luchtvaart überhaupt iets van betekenis kunnen hebben voor het vestigingsklimaat, voor de reizigers of voor de samenleving. Die chaos wordt natuurlijk voor een groot deel veroorzaakt door de erbarmelijke arbeidsomstandigheden daar. Niemand wil er meer werken, want je krijgt te weinig betaald en je hebt te maken met flexibele contracten en onregelmatige uren. Dat is bij KLM ook zo. Is het dan niet een beetje tegenstrijdig om aan de ene kant te zeggen dat KLM heel veel aan kostenbesparing moet doen en aan de andere kant te willen dat de arbeidsvoorwaarden op orde komen, zodat Schiphol weer kan functioneren? Zijn de voorwaarden die aan de staatssteun zijn verbonden, ondertussen niet achterhaald?

De heer **Heinen** (VVD):
Het hele loongebouw is natuurlijk diverser. Als je het over het loongebouw hebt, kun je het ook hebben over piloten, over cabinepersoneel, over bagagemedewerkers. Dat betreft alle lagen. Dat in de eerste plaats. Uiteindelijk is het doel om het bedrijf weer winstgevend te maken en daarvoor moet je kijken naar de kosten. Hoe dat precies gebeurt, is ook aan het bedrijf zelf. Deels zijn hieraan voorwaarden verbonden om daar richting aan te geven. Ik wil voorkomen dat de Kamer nu gaat zeggen wat de arbeidsvoorwaarden van bedrijven moeten zijn. Maar ik ben het met de heer Alkaya eens: als je dit probleem wilt oplossen, moet je betere arbeidsvoorwaarden hebben. Daar ben ik het mee eens.

De heer **Alkaya** (SP):
Is het halen van de 15% kostenreductie voor de VVD dan heilig, ook als dat ten koste gaat van die arbeidsomstandigheden? Of zegt de VVD: nee, die arbeidsvoorwaarden moeten verbeterd worden en echt goed zijn, en als die 15% daardoor niet wordt gehaald, dan is dat acceptabel?

De heer **Heinen** (VVD):
Vooropstaat dat je naar een winstgevend bedrijf gaat waarin de kosten en inkomsten met elkaar in balans zijn, en het liefst heb je meer inkomsten dan dat je kosten maakt. Ik vind het te rigide om op voorhand te zeggen dat het uit de arbeidsvoorwaarden moet komen, maar ik denk wel dat arbeidsvoorwaarden een belangrijk onderdeel zijn van een bedrijfsmodel om weer winstgevend te worden. Wat die balans precies is? Ik vind het lastig om daar nu antwoord op te geven, want ik wil voorkomen dat politici de arbeidsvoorwaarden van bedrijven gaan dicteren. Ik vind dat we dat echt niet moeten doen. Met uw toestemming zou ik het daar dus graag bij willen laten.

De **voorzitter**:
Meneer Van der Lee heeft ook nog een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ja, en dat komt omdat de VVD altijd zegt op te komen voor de belangen van de belastingbetaler. De staatsagent heeft heel duidelijk aangegeven dat naast het niet leveren op het verlagen van de structurele kosten, het faciliteren van constructies waarmee piloten belasting ontwijken niet is

aangepakt. Nu moeten wij, het kabinet, en misschien de VVD, het aan de belastingbetaler uitleggen. Voorwaarden voor onze steun worden niet nagekomen. Sterker nog, belastingontwijking wordt zelfs nog gestimuleerd. En we gaan nu onvoorwaardelijk nog een pakket aandelen kopen en daarmee een premie zetten op het niet nakomen van voorwaarden. Hoe legt u dat nu uit aan de belastingbetaler?

De heer **Heinen** (VVD):
Ik ga dat helemaal niet uitleggen. Er zijn voorwaarden gesteld aan staatssteun. Het aanpakken van belastingontwijking is daar een van. Aan die voorwaarde moet gewoon voldaan worden. Zo simpel is het.

De **voorzitter**:
De heer Van der Lee, kort.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Maar welke consequentie verbindt u dan aan het niet nakomen daarvan, het ontijdig nakomen daarvan, aan het voorstel dat nu voorligt, namelijk toch maar weer geld geven zonder enige voorwaarde?

De heer **Heinen** (VVD):
Dit is precies de vraag die ik aan de Minister stelde, welke conclusies de Minister trekt uit de conclusies van de staatsagent dat niet aan de voorwaarden voor staatssteun wordt voldaan. We moeten wel twee zaken scheiden. Er zijn de voorwaarden die zijn gesteld aan de kapitaalsteun, de eerdere kapitaalsteun. Het gaat hier om een aandelenemissie waar je wel of niet aan meedoet. Die twee discussies moeten we in het debat uit elkaar trekken. Maar als het gaat om de voorwaarden voor staatssteun die in het verleden is uitgekeerd, nogmaals, dan moet aan die voorwaarden worden voldaan. Als daar niet aan wordt voldaan, ben ik wel benieuwd wat de Minister dan gaat doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heinen. Dan geef ik het woord aan de heer Nij ... O, meneer Van Raan. U legt de lat wel telkens hoog qua aantallen interrupties. Ik geef u het woord, maar ik zei al dat ik straks misschien de spelregels moet veranderen. Ik kondig het vast even aan. Meneer Van Raan, kort.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Over de belastingbetaler en de uitleg van de VVD. Er is ook een Franse wet die zegt dat als een bedrijf twee jaar lang onder bepaalde voorwaarden te weinig eigen kapitaal heeft, je of moet bijstorten of dat iedereen het bedrijf kan opbreken, een verzoek kan doen om het bedrijf uit elkaar te halen. Vraag één: is de heer Heinen daarvan op de hoogte? Vraag twee: weet de heer Heinen zeker dat die 2,2 miljard voldoende is om boven die grens uit te komen? En als hij dat niet zeker weet, hoe kan hij dan tegenover de belastingbetaler, waarvoor de VVD altijd zegt op te komen, verdedigen dat dit een solide investering is?

De **voorzitter**:
Dat is drie in één. De heer Heinen.

De heer **Heinen** (VVD):
Die vraag begon met «is ie ervan op de hoogte». Voor zover ik het nog niet was, ben ik dat dan nu. Het kabinet zegt dat deze investering daaraan voldoet en daar moet ik op varen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan kunnen we het er misschien over eens zijn dat we deze vraag, deze drieslag, doorgeleiden naar Minister Kaag en dan horen we het van de Minister. Dat zou fijn zijn. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu toch het woord door aan de heer Nijboer, die spreekt namens de PvdA.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. De brief van de staatsagent gisterenavond kwam als een donderslag bij donkere hemel. Die viel ons aardig rauw op het dak. Het was vrij staccato en droog opgeschreven, maar het was toch een vrij harde brief. In coronatijd is staatssteun gegeven door dit parlement en door het kabinet en KLM lapt op fundamentele punten de afspraken aan de laars. Het is deels inhoudelijk. Een loonsverhoging afspreken – dat zeg ik ook richting de heer Alkaya; sterker nog, ik heb ook moties ingediend om dat te voorkomen – niet voor de mensen die de bagageafhandeling doen of de mensen in de lagere loonschalen, maar voor de piloten, zijnde een van de best betaalden van de wereld. Wij vonden het niet redelijk indertijd om staatssteun te geven terwijl mensen daar twee, drie ton verdienen. Daar waren wij niet voor. Dat hebben wij als eis gesteld, dat was politiek in die tijd. Daar wordt de hand mee gelicht. Sterker nog, er wordt niet eens overlegd. Het wordt gewoon gedaan. De besparingen die nodig zijn om het bedrijf gezond te maken – het is heel vervelend, maar dat moet af en toe, anders zit je met een bedrijf dat niet mee kan – zijn wel incidenteel opgeleverd, maar structureel nog niet op orde. Niet het belangrijkste inhoudelijk, maar wel moreel: belastingontwijking door piloten, waarvan is toegezegd daar een einde aan te maken. Ik heb het even opgezocht. De staatsagent heeft op 7 februari tegen de Minister gezegd: ze luisteren niet, u moet maar ingrijpen, ik kan niet handhaven. Dus ik vraag de Minister wat zij eraan heeft gedaan sinds die tijd, maar ik vraag me ook in goede gemoede af wat de KLM bezielt om dit niet opgelost te hebben. En dan weer aankomen voor steun, voor overleg en voor dit en voor dat. Het moet wel een beetje verdedigbaar blijven. Kortom, voorzitter, het is een slecht gesternte waaronder we deze discussie hebben.
Ik wil me focussen op het hoofddoel van de transactie die voorligt. Voor de PvdA staat voorop dat hoe je het wendt of keert, de luchtvaart een belangrijke rol heeft in de werkgelegenheid en ook in het netwerk van Nederland. Het is een infrastructuur die vervuilend is, maar die wel belangrijk is voor onze economie en onze welvaart. Het maakt ook uit hoe je het invult. Wij zijn geen voorstander van ongebreidelde groei of van dat je voor een tientje of € 15 overal maar naartoe kunt vliegen. Dat kan niet meer; dat is niet meer van deze tijd. Het is niet als voorwaarde gesteld, ook niet aan de staatssteun indertijd – we hebben daar wel voor gepleit maar het is uiteindelijk niet als voorwaarde gesteld – om een duurzaam economisch model te hebben voor de luchtvaart, ook in de toekomst. Ook dat missen we wel in dit pakket.
Voorzitter. De aandelenaankoop had mede een andere reden. De heer Hoekstra zei destijds: er is zo veel ruzie met die Fransen, we moeten maar aandelen kopen; anders hebben we niks meer te zeggen en nemen ze de keet over. Dat was het kortgezegd een beetje. Hij zei: het is financieel ook niet onverstandig, maar dat is niet ons hoofdmotief. Ik denk dat we achteraf moeten vaststellen dat er een beetje een kat in de zak is gekocht, deels door corona maar deels misschien ook wel omdat het niet helemaal is geworden zoals toen werd verwacht. Is de Minister dat met mij eens? Dan de doelstelling nu. Die vind ik niet heel scherp beargumenteerd in de brief. Is de doelstelling nou zeggenschap behouden? Is de doelstelling een zetel houden in het bestuur? Heb je daarvoor een aantal aandelen nodig?

Waar ligt die grens dan, of is dat moeilijk te zeggen? Ligt die grens op 5%? Is de doelstelling om de voorwaarden toch via een achterdeur af te dwingen? Nee. Ik zou het wel gewenst vinden om dat toch nog te doen en dan niet zozeer via een achterdeur. Ik ben altijd wel van de voordeur. Ik denk wel dat het nodig is, ook gegeven de discussie over: hoe zie je de luchtvaart in de toekomst? Dat ontbreekt toch echt. Als KLM al onwelwillend is met de afspraken die wel zijn gemaakt, hoe moet het dan met die andere afspraken? Of is de reden eigenlijk vanwege Frankrijk? JA21 zei het: met 2% heb je al helemaal niets meer om in de bus te blazen. Maar dan is de verhouding tussen de Franse staat, 28,6% plus een Franse vrachtvervoerder – ik neem tenminste aan dat die Frans is – van 9% ... Wat heb je dan nog te vertellen als je het wel doet? Ik kan het niet beoordelen, zeg ik in alle eerlijkheid. Ik weet niet wie er in het bestuur van die vervoerder zit. Ik weet niet hoe de relatie met die overheid is. De Chinezen en Delta, dat gaat er allemaal uit. Dat hele krachtenspel vind ik heel moeilijk bij het beoordelen of het nodig en relevant is of niet. Ik lees dat ook niet echt terug in de brieven.
Wat is het gevolg? Het gevolg is inderdaad dat er Franse leningen worden afbetaald. Dat is natuurlijk uiterst moeilijk uitlegbaar. Bedrijfseconomisch is het wel makkelijk, want het is de hoogste rente, maar toch gaat Nederlands aandelenkapitaal dan naar een Franse leningaflossing. Het legt ook de rode loper uit voor de bonus van de Franse bestuursvoorzitter, waar wij altijd manhaftig tegenstemmen met onze aandeeltjes, maar waarbij we uiteindelijk steeds het onderspit delven. Als straks driekwart van die lening is afgelost ... Ik weet niet of dat helemaal lukt met deze aandelenemissie – ik geloof van niet – maar het gaat wel richting die kant. Daar wil ik eigenlijk helemaal niet aan meewerken. Hoe ziet de Minister dat? En wat is het gevolg voor de invloed? Dat vroeg ik net ook al. Wat maakt het verschil?
Voorzitter. Tot slot de toekomst. De staatsagent zei: KLM keek drie maanden vooruit en dat was al lang. Hij zei dat niet cynisch, hoor. Door de coronacrisis was dat ook wel begrijpelijk, maar we zijn nu wel twee jaar verder. Ik mis eigenlijk een visie op de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Dat vraagt ook wat van het kabinet. We gaan meer met de trein reizen, maar wat betekent dat voor Schiphol? Wat betekent het voor de hubfunctie? Wat betekent het voor het aantal vluchten en voor de overlast? Wat betekent het voor het verdienmodel? We hebben het hier ook over een bedrijf. Eigenlijk mist de PvdA die onderliggende analyses om een fatsoenlijk oordeel te kunnen vellen of dit nou een verantwoord besluit is of niet.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Nijboer. Meneer Eppink heeft nog een vraag voor u.

De heer **Eppink** (JA21):
Ik heb goed geluisterd naar wat de heer Nijboer zegt en hij is erg kritisch over KLM. Maar er is nog een andere die staatssteun krijgt in die regio en dat is Schiphol. Hoe ziet hij nu het bestuur van de president-directeur, de heer Benschop, gezien wat daar allemaal is gebeurd? Waarom zegt u daar niets over? Hij is een partijgenoot van u.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dat laatste is waar. Dat is omdat er morgen een hoorzitting is met de heer Benschop en er, later deze week of volgende week, ook een debat is met de mensen die daarover gaan. Maar ik wil u best zeggen dat ik de rijen die op Schiphol stonden niet acceptabel vind. Mensen haalden hun vliegtuig niet en gezinnen met kinderen stonden uren te wachten. Dat mag niet meer gebeuren. Het had ook niet mogen gebeuren, als u dat oordeel van mij wilt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van der Lee, die spreekt namens GroenLinks.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Ik wil op een aantal punten even inzoomen, ook op argumenten die mijn fractie zwaar laat wegen bij de beslissing die nu voorligt. Dat is een klimaatargument. Dat is een beetje het bodemloze put-argument en een effectiviteitsargument.
Ik ben zelf een van de eerste pleitbezorgers van groene industriepolitiek: werken aan een transitie die echt toekomst heeft, niet alleen omwille van het klimaat, maar een die ook financieel-economisch houdbaar is. Ik zie nog geen begin van een strategie bij KLM en de holding om die toekomst te verzekeren, nog los van de crisissen die de luchtvaart hebben geraakt. Of het nou gaat om de kredietcrisis, de eurocrisis, de pandemie, de oorlog: ze zijn super kwetsbaar. Ze moeten flexibeler worden, maar ze moeten ook die transitie in. Dat dwingen we veel te weinig af. Als we iets afdwingen, dan worden voorwaarden niet eens nageleefd in de praktijk. Ik vind dat we dus oog moeten hebben, ook waar het werkt, voor meer markwerking. CO_2-beprijzing werkt, maar dan moet je wel zorgen dat de luchtvaart daar volop in mee moet draaien. Dat betekent ook dat je luchtvaartbedrijven op een eerlijke manier met elkaar moet laten concurreren en niet voortdurend met staatssteun overeind moet houden. We moeten juist toe naar een situatie waarin bedrijven die in transitie zijn en echt groene activiteiten ontwikkelen de ruimte krijgen en dat fossiele activiteiten worden afgebouwd, inclusief dus ook die staatssteun. Is de Minister dat met mij eens? Waarom wordt daar in de brieven niet op ingegaan en wordt ook niet geprobeerd om additionele voorwaarden te stellen aan de aankoop van aandelen?

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, heb ik een vraag voor u van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Mijn vraag aan de heer Van der Lee is: hij pleit hier voor meer markt-werking, maar dat kunnen wij toch niet in ons eentje afdwingen? Je ziet toch in de luchtvaartindustrie allerlei landen met hun nationale luchtvaart-maatschappijen, die zij van staatssteun voorzien, voor hun eigen nationale belangen opkomen? Als wij dat als Nederland als enige niet doen, dan heb je toch niet opeens een vrije markt als je dat zou willen?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Wij hebben een Europa gebouwd met als doel samen een vrije markt te bouwen. Daarin wordt op allerlei terreinen stevig opgetreden tegen oneigenlijke vormen van staatssteun. In de luchtvaart wordt van alles getolereerd. Ze komen weg met geen belasting betalen op kerosine en ook niet op de lonen van piloten als het hun uitkomt. Er gaat heel veel overheidsgeld naartoe. Er zijn meer dan genoeg carriers in Europa. We moeten stoppen met het voortdurend financieren van een achterhaald model. De luchtvaart zoals die nu is, kan niet blijven bestaan. Die zal moeten krimpen. Die zal zich opnieuw moeten uitvinden. Dat doe je niet door bestaande activiteiten maar te blijven financieren.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya, een vervolgvraag?

De heer **Alkaya** (SP):
De analyse van de situatie door GroenLinks is natuurlijk helder, namelijk dat er in de luchtvaart te veel uitzonderingen zijn en dat er te weinig wordt gewerkt aan verduurzaming en aan het toekomstbestendig maken van de

sector. Dat deel ik helemaal. Ik snap alleen niet het pleidooi, namelijk dat het wel zou gebeuren als je het aan de vrije markt overlaat. Ik zou juist denken: je moet meer invloed hebben in dat bedrijf, om ervoor te zorgen dat die vergroening tot stand komt. Is de heer Van der Lee er echt van overtuigd dat, als je de luchtvaartsector meer aan de vrije markt overlaat, verduurzaming dan meer van de grond komt dan nu?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
De heer Alkaya had ook moeten luisteren naar het eerste punt dat ik maakte. Marktwerking is een CO_2-heffing die effectief is en de luchtvaart de prijs laat betalen die nodig is als het gaat om klimaatverandering. Die wordt niet betaald. Daar begint het mee. Als je die prijs goed verankert, zullen commerciële partijen daarnaar moeten handelen. Nu doen we dat niet. We staan toe dat ze dat niet hoeven te doen. Vervolgens subsidiëren en financieren we ze ook nog eens om met elkaar te concurreren. Daarmee houden we een fossiel model in leven waar we vanaf moeten.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya, in laatste instantie.

De heer **Alkaya** (SP):
Tot slot, voorzitter. Ik snap dat we af moeten van de uitzonderingspositie van de luchtvaart als het gaat om CO_2-beprijzing en belasting op kerosine. Over al dat soort zaken zijn we het met elkaar eens. Als je constateert dat KLM geen strategie heeft die toekomstbestendig en duurzaam genoeg is, dan snap ik niet hoe het helpt om je terug te trekken uit die onderneming bij het verduurzamen van die onderneming. Ik zou dan toch zeggen: je moet meer invloed krijgen op de strategie van de onderneming, zodat je verduurzaming kunt afdwingen. Daarnaast moeten we inderdaad af van de uitzonderingsposities voor de hele luchtvaartsector. Als je die onderneming een duurzamere koers op wilt krijgen, moet je toch juist meer invloed hebben en niet minder?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik begrijp gewoon niet zo goed waar de Socialistische Partij mee bezig is. Dit gaat om een aandelenaankoop waar nul invloed direct tegenover staat. Er wordt geen enkele voorwaarde aan verbonden, terwijl we al in een situatie zitten waarin we financieel hebben bijgedragen en een en ander aan voorwaarden hebben gebonden die niet worden nageleefd. Bovendien gaat dit kabinet ook nog eens extra geld uitkeren aan de luchtvaart voor de transitie. Ook daar kun je voorwaarden aan stellen. Er zijn heel veel knoppen, bijvoorbeeld een CO_2-belasting, waar je aan kan draaien. Je hebt heel veel knoppen. Het idee dat je met een minderheidsbelang beslissende invloed in deze holding gaat uitoefenen, is naar mijn overtuiging op drijfzand gebaseerd.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog, meneer Van der Lee.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik zou ook graag willen dat de Minister ingaat op het toekomstige verdienmodel van Air France-KLM. Het herstel op de meer winstgevende langeafstandsmarkt laat echt veel langer op zich wachten dan gedacht. Het aantal zakenreizigers neemt af en de druk om vervuilers niet langer uit te zonderen van klimaatbijdrages wordt steeds groter. Hoe ziet zij nou een realistisch scenario voor de luchtvaart en specifiek KLM? Is het niet onvermijdelijk dat er een zekere mate van krimp moet optreden?
Onze tweede zorg is dat opnieuw een bijdrage met financiële middelen in een bodemloze put verdwijnt. Het kabinet zegt zelf: op peil houden van het belang is beleid. Dat betekent dus dat ik weet niet hoelang we elke

keer bereid zijn om dat belang op peil te houden, ook bij volgende emissies. Waarom is het een zelfstandig beleidsdoel geworden om een specifiek percentage, willekeurig tot stand gekomen, heilig te verklaren? Waarom is de invloed van iemand met 5,1% van de aandelen zoveel kleiner dan die van iemand met 9,3% van de aandelen? Waarom is het niet mogelijk om met al die andere steunactiviteiten die wij als Nederland hebben laten zien gewoon een positie in de board te krijgen en te behouden, want die hebben we al heel lang, zonder extra aandelen te kopen?
Onze derde zorg is de doeltreffendheid van deze sanctie. De Minister schrijft in de brief dat het KLM wel lukt om de steun zelf af te betalen, maar Air France dus kennelijk niet. In hoeverre moeten wij dan Nederlands belastinggeld inzetten om een Frans probleem op te lossen? Driekwart van de opbrengst gaat naar het aflossen van steun die de Franse overheid heeft betaald. Waarom moet de Nederlandse belastingbetaler daarvoor opdraaien? Het is niet zo dat als die emissie plaatsvindt, er geen andere aandeelhouders zullen zijn die dat geld op tafel zullen leggen. Vanuit die optiek is het helemaal niet nodig dat Nederland geld daarin stopt. De anderen, de heer Nijboer ook, hebben daar heel terechte vragen over gesteld. Wat is nou die invloed, die informatiepositie? Puur uit het oogpunt van doeltreffendheid: hoe kun je nou 220 miljoen euro betalen voor iets wat niet gedefinieerd wordt, voor iets wat per definitie, althans tot nog toe, ontzettend vaag is? Dat kan toch niet doeltreffend zijn?
Ik hoop dat de Minister op al deze punten ingaat, maar het mag duidelijk zijn dat mijn fractie eigenlijk geen aanleiding ziet om deze stap te steunen, ook om de voorwaarden die zijn gesteld aan de steun die we al hebben gegeven in moeilijke tijden en waar we de Nederlandse belastingbetaler voor aan de lat hebben gezet. Het kan niet dat we een premie zetten op het niet nakomen van beloftes door geld te geven voor invloed die je ook op een andere manier kunt uitoefenen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van der Lee. Meneer Van Raan heeft nog een vraag voor u.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik kan heel erg meegaan in wat de heer Van der Lee allemaal zegt. Ik was ook blij met zijn conclusie, maar op de een of andere manier liet hij toch nog een soort geitenpaadje: op deze manier, onder deze omstandigheden, onder deze voorwaarden. Laten we het eens omdraaien in de positiviteit die de heer Heinen ook altijd voelt. Onder welke omstandigheden zou GroenLinks wél kunnen instemmen met de aankoop? Dat is misschien fijn om te weten, ook voor de Minister. Kan GroenLinks de voorwaarden schetsen waaronder zij instemmen met deze aankoop?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Een creatieve vraag hoor, maar goed, het is een als-danscenario. Ik constateer gewoon dat het kabinet in de route die het kiest met een rommelige argumentatie, iets aan ons voorlegt op zo'n manier dat er geen voorwaarden meer aan te stellen zijn. Ze zetten neer: het is gewoon een markttransactie; ik kan er geen voorwaarden aan stellen. Ja, dan zijn wij eerlijk gezegd vrij snel uitgepraat. Ik kan wel mee gaan denken, maar dan moet het iets heel anders zijn dan een aandelenparticipatie. Daar heb ik al op gewezen, want er zijn heel veel andere knoppen die je als overheid hebt, in positieve en negatieve zin, om verandering en invloed af te dwingen.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik denk dat een hoop GroenLinksstemmers hiermee gerustgesteld zijn. Dank u.

De **voorzitter**:
Oké. Haha.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik denk ook Partij voor de Dierenstemmers, die misschien nu dan weer denken ... Hè? Ja.

De **voorzitter**:
Goed. Nee, ik slik mijn woorden weer in. Mevrouw Van Dijk spreekt namens de CDA-fractie.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Dank je wel, voorzitter. We spreken vandaag over het uitgeven van 220 miljoen aan gemeenschapsgeld. De eerste vraag die ik dan heb, is of deze uitgave het algemeen belang van onze inwoners voldoende dient. Nederland is een open handelsland, dat sterk is vervlochten met het buitenland. In- en uitvoer van goederen en diensten en de uitgaven van buitenlandse reizigers in Nederland zijn van grote betekenis voor onze economie. Dat je daarvoor goed verbonden moet zijn met de rest van de wereld is randvoorwaardelijk. Dus ja, net als het kabinet zien wij de hubfunctie van Schiphol als meerwaarde voor ons land. KLM heeft Schiphol als thuisbasis. Het laten verwateren van de positie van KLM zal geen positieve invloed hebben op Schiphol. Maar wat is het behoud van deze hub ons dan waard? Oftewel, waar ligt het kantelpunt en zeggen we: nu is het mooi geweest; de kosten worden buitenproportioneel? Of wanneer vinden we dat de uitdagingen op het gebied van verduurzaming te ver achterblijven? De enige toekomst voor de luchtvaart is immers een duurzame toekomst. Onze vraag is dan ook wat de strategie is rondom deze staatsdeelneming. Wat zijn de doelen en de risico's en wanneer is het genoeg? In de debatten over staatsdeelnemingen heb ik hier in brede zin al vaker naar gevraagd. De Minister gaf toen aan dat er een stuk hierover onze kant op komt. Worden onze specifieke vragen over KLM ook beantwoord in dat rapport?
Het kabinet is van mening dat de samenwerking met Air France veel goeds heeft gebracht voor KLM en dat de toekomst van KLM binnen de holding Air France-KLM ligt. Ook wij denken dat we als land te klein zijn om KLM alleen concurrerend in de lucht te houden. Wat als we 'm omdraaien? Is het dan een keuze tussen of vliegen met een op termijn duurzame luchtvaartmaatschappij, of vliegen in veel vervuilendere kisten? Hoe kijkt de Minister hiernaar? De aandelenaankoop in 2019 diende te worden gezien als een belangrijk sluitstuk van het borgen van het publieke belang, omdat invloed en formele zeggenschap op het hoogste niveau werden geregeld. De informatiepositie is daardoor verbeterd en Nederland heeft meer mogelijkheden om vragen te stellen en invloed uit te oefenen op de toekomst en de koers van het bedrijf. Maar hebben we dan ook wat te zeggen als een na grootste aandeelhouder? Formeel hebben we niks te zeggen, maar hebben we informeel dan wat te zeggen? Worden we als deelnemer serieus genomen? Daar zit voor ons twijfel.
Ik geef twee voorbeelden om dit gevoel te onderbouwen. Het eerste is de torenhoge bonussen voor de CEO. Die zijn voor ons onbegrijpelijk en volledig ongepast in de huidige tijd. We stemmen tegen – dat vind ik een goede zaak – maar we verliezen dit glansrijk. De Minister van Financiën heeft duidelijk wel geprobeerd om samen met de Franse collega's op te trekken, maar hoe tegen een bonus wordt aangekeken in Frankrijk verschilt van hoe tegen een bonus wordt aangekeken in Nederland. Het is daarom moeilijk om samen met de Franse staat met een eenduidige lijn

richting de onderneming op te trekken. Geldt dat alleen voor bonussen of loopt de Minister hier continu tegen aan?
Voorbeeld twee. Eind 2020 – het is nu anderhalf jaar geleden – waren er al plannen voor een aandelenemissie. Het kabinet heeft erop aangedrongen rekening te houden met het Nederlandse proces van besluitvorming in de Eerste en Tweede Kamer, maar dat was niet haalbaar volgens Air France-KLM. Is daar überhaupt moeite voor gedaan of vinden zij Nederland eigenlijk helemaal niet zo relevant? Het gevolg van deze houding van Air France-KLM is dat we hier op een heel korte termijn moeten beslissen over een substantieel bedrag. Naast de vraag of de investering het algemeen belang dient, is het voor ons ook belangrijk of we investeren in een onderneming die werkt aan een duurzame toekomst en op termijn ook levensvatbaar is. Het kabinet straalt het vertrouwen uit dat de onderneming hier de juiste stappen in zet. Zelf kunnen we dat minder goed beoordelen of controleren van deze afstand, want cijfers vertellen niet altijd het hele verhaal.
Maar we willen de Minister in deze fase wel het vertrouwen geven. Daarom is onze vraag aan de Minister in hoeverre de onderneming het goede doet. Zijn ze daar voldoende succesvol in of zijn er al signalen die het waarschijnlijk maken dat grote ingrepen op korte termijn wederom nodig zijn? Het kabinet geeft aan dat, indien de Nederlandse Staat meedoet aan deze aandelenemissie, het niet mogelijk is om voorwaarden te stellen aan het gebruik door Air France-KLM van de opbrengst van de Nederlandse deelname. Dat vinden wij toch wel zuur, aangezien het een goed signaal in de samenwerking zou zijn als Air France-KLM ook het andere land, wij dus, dat significant geld in de onderneming steekt, van een stukje schuld zou verlossen.
Staan we voor een voldongen feit? Ja. Door een bewuste keuze van de onderneming kan Nederland kiezen voor een minimale deelname van 2% of toch een beetje meedoen. Voelt dat ongemakkelijk? Ja, dat voelt heel ongemakkelijk. Maar snappen we de keuze van het kabinet in dezen? Ja, die snappen we. Het belang van KLM voor Nederland is groot. Ook wij hebben dus belang bij een gezond Air France-KLM, dat blijft werken aan het vergroenen en verstillen van de luchtvaart. Daarin verwachten we van KLM een voortrekkersrol. Maar de rapportage van de staatsagent vergroot wel onze zorgen als het gaat over die voortrekkersrol. Er wordt een heel aantal stevige bevindingen gerapporteerd. Het CDA wil dat KLM de gemaakte afspraken nakomt. Dat is tevens onze opdracht aan de Minister. Onze concrete vraag is dan ook: hoe gaat zij dit aanpakken en op welke termijn gaat zij ons hierover informeren?
Ten slotte is er, naast de bevindingen van de staatsagent, nog een ander punt waar we aandacht voor willen vragen: het personeel. Zij hebben offers gebracht. Ik doel dan niet op de piloten, maar op heel veel andere mensen die heel de dag lopen te sjouwen voor het bedrijf en de klanten. Hoe kijkt de Minister naar het verbeteren van hun arbeidsvoorwaarden? Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Dijk. Ik heb een aantal interrumpeurs genoteerd. Is dat een woord? Ik weet het niet. We beginnen gewoon met de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik dank mevrouw Van Dijk voor haar inbreng. De leidraad aan het begin van haar betoog was: wanneer is het genoeg? Ze was ook kritisch over de rapportage van de staatsagent. Welk oordeel velt zij over de bevindingen van de staatsagent, namelijk dat KLM niet voldoet aan praktisch alle voorwaarden die destijds zijn gesteld aan het behoorlijke steunpakket, in het bijzonder aan de belastingconstructies van piloten? Ik snap dat je kijkt naar loonsverhoging en dat je wat wilt doen voor de bagageafhandelaars

die zwoegen – daar heb ik nog wel begrip voor – maar ik heb er geen enkel begrip voor dat je dit punt niet gewoon zelf oplost, terwijl de politieke eis zo hard was.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Nog los van de antwoorden van de Minister, die ik natuurlijk nog niet heb gehoord: die belastingontduiking krijgt natuurlijk een dikke vette onvoldoende. Dat is echt onacceptabel en dat zal heel snel opgelost moeten worden. Ik ben er echt van geschrokken dat dat nu op tafel ligt.

De **voorzitter**:
Meneer Van der Lee heeft ook een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik was heel hoopvol toen ik driekwart van het betoog hoorde, totdat er volledig begrip werd uitgesproken voor het voldongen feit waar het bedrijf ons nu voor stelt. De regering en het CDA willen daar kennelijk in meegaan. Economen hebben het over het fenomeen sunk cost fallacy: je bent er nou eenmaal ingestapt en je hebt er veel geld in geïnvesteerd, dus je kunt er eigenlijk niet meer uitstappen. We zeggen nu zelfs dat het beleidsdoel is dat we het aandeel altijd op peil gaan houden. We blijven maar de portemonnee trekken en dat is ook het signaal dat we wederom aan de Fransen geven. Is dat nou verstandig? Is het nu niet hét moment om te zeggen: tot hier en niet verder?

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Mijn woorden worden wel een tikje verdraaid. Maar ik heb in ieder geval 75% gescoord en dat is best een goede score. Wij vinden een aantal dingen. Wij hebben in het debat over staatsdeelnemingen niet voor niets gezegd: maak een goede visie en een goede strategie voor waar je met de staatsdeelnemingen naartoe wilt, voor wat je doel is en voor hoe je daarnaartoe gaat werken. Nu komt er een verzoek, maar ligt er geen visie. Ik vind het dan best ingewikkeld om te zeggen waar we naartoe gaan. We zeggen niet: we geven carte blanche. Nee, we zeggen: we begrijpen het in dit geval, maar we willen die visie omdat we vinden dat we toekomstige beslissingen daaraan op moeten kunnen hangen. Dat kunnen we nu niet en dat vind ik zeker een kwalijke zaak.

De **voorzitter**:
Er is een vervolgvraag van meneer Van der Lee.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Maar dit is toch merkwaardig? Dit doe je toch als particulier ook niet? Als particulier ga je toch ook niet zo'n groot bedrag ergens in investeren zonder dat je zicht hebt op wat je daar uiteindelijk voor terugkrijgt? Die strategie had er toch moeten zijn?

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Die had er inderdaad moeten zijn. Daarom vroeg ik als Kamerlid in het debat over staatsdeelnemingen ook: waarom is die er niet, wanneer komt die en wanneer kunnen we daarover zo snel mogelijk van gedachten wisselen? Hij komt er nu aan en ik zie heel erg uit naar die debatten. Dit gaat verder dan KLM. Ik denk echt dat het tijd is om goed na te denken over waar je als Staat in gaat investeren en waarin niet.

De heer **Alkaya** (SP):
Het is erg sympathiek dat het CDA ook de medewerkers noemt en zegt dat de arbeidsvoorwaarden moeten verbeteren, maar het is juist een Minister van Financiën van het CDA geweest die die kostenreductie-eis op tafel heeft gelegd bij de onderneming. Die heeft er niet toe geleid dat de

mensen op de werkvloer die een laag salaris verdienen, salaris hebben ingeleverd. Maar iedereen die praat met de mensen op de werkvloer – ik hoop dat ik niet de enige ben die dat doet – weet dat ze er op andere manieren wél door zijn geraakt. De onregelmatigheidstoeslagen zijn ingetrokken en mensen met een parttimecontract van twintig uur moesten alsnog vijf dagen komen opdraven. In dat soort sferen is die reductie-eis toch op de werkvloer geland. Moeten we dan nu, gezien de situatie op Schiphol, niet constateren dat die reductie-eis een fout is geweest? Als dat heeft geleid tot dit soort situaties op de werkvloer, waardoor zelfs wilde stakingen ontstaan, moeten we dan niet af van die kostenreductie-eis? Moet die dan niet van tafel? Er wordt toch al niet aan voldaan.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik vind het terecht dat er, op het moment dat er flink geld wordt geleend, ook voorwaarden aan worden gesteld. Ik vind het eigenlijk best wel verdrietig dat de uitwerking van wat we gesteld hebben, nu vooral consequenties heeft voor de mensen die we eigenlijk niet wilden raken, zeker gelet op andere discussies, zoals inflatie, waarbij we zeker de mensen aan de onderkant van het loongebouw zekerheid willen bieden. Ik vind het te hard om te stellen dat dat dan maar van tafel moet. Volgens mij moet je breder kijken: ja, er moet een geste vanuit KLM gedaan worden in de breedste zin, maar wil je dan deze mensen raken? Nee, dat willen wij niet. Als dat betekent dat díe eis van tafel moet, dan moet die eis wellicht van tafel en moet er iets anders voor in de plaats komen. Maar het is niet zozeer sympathiek als wel vooral noodzakelijk – dat hoor ik straks ook heel graag van de Minister – dat we voor deze mensen nu wél onze nek uitsteken.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Mevrouw Van Dijk zegt eigenlijk: dit was niet de bedoeling. Toch is het gebeurd. Dan vraag ik ook om enige reflectie. Voor de SP was het destijds een van de belangrijkste redenen om tegen die staatssteunoperatie te stemmen. Wij wilden niet dat je aan de ene kant een onderneming in stand houdt om de werkgelegenheid te behouden en aan de andere kant juist bezuinigt op die mensen waarvoor je de werkgelegenheid in stand houdt. Dat was voor ons onacceptabel. Dat was een van de belangrijkste redenen. Het zou dus veel betekenen als juist de partij die destijds de Minister van Financiën leverde, zegt: dat hadden we niet zo moeten doen; we vragen nu aan de Minister van Financiën om dat te heroverwegen en om juist te investeren in de mensen op de werkvloer die ervoor zorgen dat de KLM dag in, dag uit draaiende wordt gehouden.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik hoor dadelijk graag het antwoord van de Minister op mijn vragen hierover. Ik ben destijds niet bij die debatten geweest, dus ik kan niet helemaal reproduceren wat alle ins en outs waren, maar als u mij vraagt of het ooit de bedoeling was om de mensen aan de onderkant van het loongebouw nog eens extra te raken, dan zeg ik: nee, dat zou wat mij betreft niet de bedoeling moeten zijn geweest.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik wil nog even doorgaan op de beloftes voor de toekomst. We krijgen een visie op hoe het eruit moet gaan zien. Die is er nu nog niet, maar we gaan toch die 220 miljoen investeren als het aan de Minister, aan het kabinet ligt. Dat begrijp ik eigenlijk niet goed van het CDA. Laten we eens inzoomen op hoe dat wordt onderbouwd. Mevrouw Van Dijk weet ook dat er volgens artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet een strikte ladder moet

worden afgelopen om te kijken of zo'n uitgave verantwoord is. Er dient te worden omschreven welke doeltreffendheid wordt nagestreefd, maar er staat doodleuk: ja, maar met deze transitie blijft het aandelenbelang van de Staat gelijk. Dat zegt niks over of dat doel dan dichterbij komt. Is mevrouw Van Dijk het met de Partij voor de Dieren eens dat, of je de Minister nou vertrouwt of niet – laten we dat even buiten beschouwing laten – de feitelijke comptabiliteitstoets die gedaan moet worden ten enenmale onvoldoende is om te beoordelen of het wel of geen goede investering is?

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Een opmerking van de SGP is me nog het meest bijgebleven van het hele debat: hoe duur is niet meedoen? Ik merk dat er iedere keer – de heer Van Raan heeft dat diverse interrupties gedaan – wordt ingezoomd op één kant van de medaille, terwijl er helemaal niet gesproken wordt over de andere kant van de medaille. Daar wil ik óók over praten. Dus je kunt wel heel makkelijk zeggen: het heeft dit gekost en het levert niks op. Wellicht feitelijk niet op papier, maar hoe duur is níet meedoen? Wij denken voor dit moment dat een voet tussen de deur wel degelijk belangrijk is in het bredere perspectief voor Nederland.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Die voet tussen de deur begrijp ik; dat kan ik best begrijpen. Maar juist als je niet kan aantonen wat het oplevert, wordt het toch des te belangrijker om in die comptabiliteitstoets te verwoorden wat het níet meedoen zou opleveren? Daarover staat er überhaupt niks in. Met andere woorden, dan wordt het wel een enorme gok. Je zou ook kunnen zeggen: we hebben in het verleden ook gegokt en dat heeft de ene keer goed uitgepakt en de andere keer wat slechter. Maar het heeft nog nooit goed uitgepakt. Nog nooit! Dus aan die onderbouwing mag je best hoge eisen stellen. Is mevrouw Van Dijk het daar in ieder geval mee eens? Of het nou de opbrengst is die het niet of wel oplevert, aan beide kanten verwacht je een hele degelijke onderbouwing. Die onderbouwing blijkt niet uit 3.1. Is ze het daarmee eens, ja of nee?

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik ben vooral heel erg benieuwd naar het antwoord van de Minister op de vraag hoe duur het is om niet mee te doen. We zijn hier volgens mij ook in debat om dat scherp te krijgen. Ook bespreken we de punten waar nog wat gaten of open vlekken zitten. Ik denk dat het dus ook voor de heer Van Raan een heel interessant antwoord is, waar hij vast op zit te wachten.

De **voorzitter**:
Nee, meneer Van Raan, uw vraag was duidelijk. U bent het niet met elkaar eens. Daar is dit debat ook voor. Meneer Stoffer had ook nog een korte interruptie.

De heer **Stoffer** (SGP):
Of die kort is, dat weet ik niet, voorzitter, maar ik doe mijn best. Ik vind het wel mooi dat de allerlaatste opmerking uit mijn bijdrage bij het CDA zo bleef hangen. Ik denk dat we er dadelijk ook naar uitzien wat voor antwoord erop komt. Dat is voor ons in ieder geval heel belangrijk bij de vraag of we dit wel of niet steunen. Maar mijn vraag gaat over die visie op staatsdeelneming. Ik zit daar erg op te wachten. Dat is hetgeen mij bijblijft van de bijdrage van het CDA: die visie. Ik ben wel benieuwd of die er dan echt als een visie uitziet. Draait het om de vraag wat voor perspectief het voor Nederland heeft en voor de Nederlandse inwoners? Of is de visie een soort afvinklijst, waarbij je aan een aantal voorwaarden moet hebben voldaan en we het dan doen? Zou daar iets meer over gezegd kunnen worden? Ik heb in mijn bijdrage al gesproken over een dekking. Dat is

zeker belangrijk als we in de toekomst kijken. Formeel hoeft het niet; het is een financiële transactie. We kopen iets en daar staat waarde tegenover. Maar goed, er zit ook een risico achter. Speelt dat voor het CDA ook mee? Wil het CDA iets van dekking? Denkt het na over de vraag wat we er straks aan hebben? Spelen deze zaken ook mee in die visie? Ik zou daar graag iets meer over willen horen. Het is toch een beetje een lange interruptie geworden.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Wij vinden het gewoon belangrijk dat, op het moment dat je een keuze gaat maken, je dan van tevoren wel uitgebreid met elkaar hebt nagedacht en bediscussieerd welke richting die op moet gaan. Dat geldt zowel voor financiële als strategische keuzes. Ik geloof in die zin niet in afvinklijstjes. Tick the box kun je manipuleren, om het zo maar te zeggen. Ik geloof wel in een verhaal en een verhaallijn waar we met elkaar in geloven. Volgens mij geloven we in verduurzaming, in financiële stabiliteit, in het economisch belang van Schiphol en in banen. Zo'n visie wil ik zien. Ik wil toekomstige beslissingen heel graag op basis van die visie kunnen beoordelen. Is de beslissing nou in lijn daarmee, of is het een beslissing die eigenlijk kant noch wal raakt en waar ik me niets bij kan voorstellen omdat die gewoon nergens op slaat? Daar ben ik naar op zoek. Dat is dus absoluut geen afvinklijstje; ik geloof niet in afvinklijstjes. Maar ik geloof wel in een toekomstperspectief en een verhaal waar we gewoon continu onze besluiten aan kunnen ophangen. Met betrekking tot die dekking zeg ik het volgende. U geeft al aan dat het formeel niet hoeft. Daardoor ben ik er wat makkelijker overheen gestapt. Ik ben ook van het prudent begroten. Dat probeer ik in ieder geval. Ik vind het dus ook wel interessant wat de Minister daar dadelijk op gaat zeggen. Ik heb daar in mijn afweging voor nu verder geen rekening mee gehouden.

De **voorzitter**:
Meneer Stoffer. U heeft een korte vervolgvraag?

De heer **Stoffer** (SGP):
Dank voor het antwoord. Over die financiële dekking heb ik in de bijdrage gehoord dat die voor het CDA op dit moment minder speelt. Maar speelt die voor de toekomst wel een rol? Laat ik mijn vraag maar open stellen: zou het in zo'n visie niet belangrijk zijn om dat nadrukkelijk mee te wegen?

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik zit te denken hoe ik me dat voor moet stellen. Ik kan me voorstellen dat je in je visievorming op een of andere manier nadenkt over financiële voorwaarden en de manier waarop je omgaat met dekking als het gaat om staatsdeelnemingen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Dijk. Dan geef ik het woord aan de heer Markuszower, die spreekt namens de PVV.

De heer **Markuszower** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik vervang vandaag Tony van Dijck, die helaas verhinderd is. We hebben het vandaag over de aandelenemissie van Air France-KLM. De Minister is van plan om 220 miljoen euro te steken in Air France-KLM om ons aandelenbelang van 9,3% te behouden. Ze staat met de rug tegen de muur. Als Nederland niet deelneemt, verwatert ons belang tot iets boven de 2%. Dan geven we KLM eigenlijk op en heeft Nederland helemaal niets meer te zeggen.
Wel heeft de PVV een aantal prangende vragen. Vraag één. Het blijkt dat KLM niet voldoet aan de voorwaarden die de Staat heeft gesteld toen het bedrijf coronasteun kreeg. Daar ging het net ook al over in een interruptie.

Op welke manier zou KLM wel gaan voldoen aan de voorwaarden van de structurele kostenreductie? Waarom wordt met het geld van deze emissie wel de Franse staatssteun afgelost en niet de Nederlandse steun aan KLM van 277 miljoen? Wanneer wordt die afgelost? Hoe is het mogelijk dat de CEO, Ben Smith, een bonus krijgt van 4,3 miljoen, terwijl de holding 3,3 miljard verlies draaide? Had deze Minister dat nu echt niet kunnen blokkeren? Het blijft natuurlijk een grove schande.
De Franse staat moet zijn belang in Air France-KLM binnen zes jaar gaan afbouwen naar het oorspronkelijke belang van 14,3%. Waarom mogen ze daar zes jaar over doen? Hoe gaat dit gebeuren? Gaat Frankrijk zijn aandelen verkopen, inclusief stemrechten? Waarom gebeurt dat nu niet gelijk met deze emissie? Klopt het dat Air France-KLM recent een lening heeft afgesloten van een half miljard bij Apollo, een Amerikaanse investeringsmaatschappij? En zo ja, waarom is de Kamer daar niet over geïnformeerd? Waaraan is dat half miljard besteed? Graag een antwoord.
Klopt het dat het eigen vermogen van Air France-KLM voor eind 2023 positief moet zijn? Hoe willen ze dat doen? Air France-KLM had twee maanden geleden nog een negatief eigen vermogen van 4,2 miljard. Na deze emissie is dat nog steeds 3,65 miljard, negatief dus. Ik lees ook ... Eigenlijk heeft de heer Van Dijck het gelezen, maar ik heb het daarna ook gelezen. Van Dijck schreef «ik», maar ik heb het daarna ook gelezen. Ik lees ook dat in de toekomst nieuwe aandelenemissies niet uitgesloten zijn, met nog meer verwatering. Zelfs de verkoop van onderdelen van Air France-KLM wordt dus niet uitgesloten. Waarom is dat niet proactief aan de Kamer gemeld, dus nog voorafgaand aan de schriftelijke vragen die waren ingediend? Wie zegt mij dat KLM straks niet verpatst wordt aan de hoogste bieder, zoals Qatar Airways, en Nederland dan het nakijken heeft? Kan de Minister hierop ingaan?
Ook hebben we nog geen begin van een antwoord gekregen op onze schriftelijke vragen over het onverwachtse vertrek van Pieter Elbers. Was dat vrijwillig of gedwongen? Heeft hij een vertrekbonus toegezegd gekregen? Het blijft allemaal heel schimmig. We verdienen een eerlijk antwoord.
Tot slot. Ik bedoel qua vragen, want ik heb daarna nog een andere afsluiting. Niet geheel onbelangrijk: hoe ziet de Minister de toekomst van Air France-KLM?
Voorzitter. Ik wil graag afsluiten met ons eigen standpunt in deze kwestie. De PVV roept al jaren, sinds 2013, dat KLM losgeweekt moet worden van Air France. Die fusie was gewoon een grote vergissing, met KLM als melkkoe. We hebben nota bene een aangenomen motie om deze opties serieus te overwegen. Want als we zo door blijven gaan, verliezen we KLM aan de Fransen en bestaat KLM straks niet meer, met alle gevolgen van dien voor Schiphol en heel Nederland.
Nog even over Schiphol. Kan de Minister garanderen dat deze luchthaven op korte termijn weer normaal functioneert? Wat is het plan? Want de honden lusten natuurlijk geen brood van wat daar nu gebeurt.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Markuszower. Meneer Van der Lee heeft een vraag voor u.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik heb goed geluisterd, maar ik begrijp het niet helemaal. Ik stel dus een vraag. Aan de ene kant – daar eindigde u ook mee – is uw pleidooi bekend: ontvlechten. Aan de andere kant hoor ik u toch zeggen: we kunnen eigenlijk niet anders dan nu als Nederland maar weer meer aandelen in die holding kopen. Heb ik u goed begrepen, of betekent uw positie wat betreft ontvlechten: we moeten die aandelen niet meer kopen,

want dat zou het obstakel na ontvlechting misschien alleen maar groter maken?

De heer **Markuszower** (PVV):
Uiteindelijk zal ik, natuurlijk na overleg met de heer Van Dijck, onze fractie met tegenzin adviseren om deze emissie te steunen. We willen inderdaad nog iets van invloed behouden, want anders zijn we KLM helemaal kwijt. We willen KLM behouden voor Nederland. We willen Schiphol bij voorkeur zelfstandig houden voor Nederland, zonder Air France. Dat betekent in deze kwestie dat we met tegenzin voor dit voorstel gaan stemmen, omdat we KLM anders in het geheel kwijt zijn. 2% noem ik eigenlijk het geheel, want dan heb je dus 98%. Dan verliezen we zoveel dat we bijna niks meer overhebben.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Meneer Romke de Jong gaat het woord voeren namens D66.

De heer **Romke de Jong** (D66):
Voorzitter, dank u wel. Ik kreeg net een berichtje van iemand die het debat volgde. Hij zei: u heeft de kledingvoorschriften gemist. Er zijn allemaal donkerblauwe pakken. Ik probeerde het iets luchtiger richting KLM, maar het is niet overgekomen. Voor de kijkers thuis: excuus voor het missen van de memo.
Voorzitter, dan serieus. Nog maar twee jaar geleden spraken we ook met elkaar over het Nederlandse belang bij KLM. Toch is alles anders vandaag. Toen ging het over leningen en garanties om KLM het hoofd boven water te houden in de coronacrisis. Nu gaat het over het Nederlandse publieke belang dat we in stand willen houden met de aandelenemissie van Air France-KLM. D66 steunt ook het borgen van het Nederlandse publieke belang binnen Air France-KLM. De vragen over het «hoeveel procent»-belang zijn reeds gesteld. Ook die antwoorden wacht ik af. Ik zal daar nu niet verder op ingaan.
Voorzitter. Maar toch is het een ongemakkelijk moment en ongemakkelijk besluit. Daarom heb ik een aantal vragen en opmerkingen over de aankoop, ook naar aanleiding van het gesprek met de staatsagent vanmorgen, dat ik op afstand heb kunnen volgen. Want hoewel ik er begrip voor heb dat de aankoop van aandelen een puur financiële transactie is, maar ook een vorm waarin de Staat geen voorwaarden aan een aankoop kan verbinden, hebben we juist aandelen in Air France-KLM om ons publieke belang te dienen.
Collega Van Dijk zei het ook al: de enige toekomst van de luchtvaart is de duurzame toekomst. Het is dan ook ongemakkelijk dat we de portemonnee moeten trekken om het belang te handhaven. Maar ik hoor graag van de Minister hoe het publieke belang dat met KLM gemoeid is, in de praktijk gediend kan worden, bijvoorbeeld als het gaat over de duurzame vormen van luchtvaart.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, meneer De Jong, heeft meneer Van der Lee een vraag voor u.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Het triggerde me dat de heer De Jong een paar keer de woorden «publieke belang» noemt, zonder te omschrijven welk belang hij dan bedoelt. Maar ik denk dat hij doelt op het publieke belang zoals het kabinet dat heeft verwoord. Dat is een heel eng publiek belang, alleen maar gekoppeld aan een hubfunctie. Er is trouwens nog een hele discussie te voeren over de vraag wat je voor die hubfunctie nou precies nodig hebt. D66 afficheert zichzelf als dé klimaatpartij van Nederland, of

als «klimaatdrammers». Hoe worden nou die publieke belangen – want het zijn verschillende belangen – geborgd door D66 in deze specifieke casus?

De heer **Romke de Jong** (D66):
Zoals de heer Van der Lee heeft kunnen horen, stel ik die vraag ook niet voor niks aan de Minister. Maar als hij mij toch een reactie wil ontlokken, dan gaat het wel om een aantal belangen. Ik heb ze ook eerder vandaag voorbij horen komen. Dat gaat bijvoorbeeld over het netwerk: hoe Nederland verbonden is met de rest van de wereld en wat dat doet voor onze werkgelegenheid, voor al die bedrijven in en om Schiphol. Maar er is óók het publieke belang om te waarborgen dat we naar die duurzame luchtvaart gaan en naar een duurzame KLM. Ik vind dat het publieke belang daar wel mee gediend is.

De **voorzitter**:
Kort, meneer Van der Lee.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik begrijp dat de heer De Jong zegt dat hij dat vindt, maar kan hij dan ook onderbouwen hoe dat in dit geval wordt vormgegeven? Er mag namelijk geen enkele voorwaarde worden gesteld aan deze transactie. In hoeverre is dan het klimaatbelang – verduurzaming – geborgd?

De heer **Romke de Jong** (D66):
We hebben de Minister eerder horen zeggen dat het best lastig is om uit te leggen hoe een belang exact geborgd wordt, wat de exacte uitvloeiing is van dit aandelenbelang en wat we daarmee kunnen. Ik zeg hier alleen wat voor D66 de belangen zijn en wat voor ons de reden is om te overwegen om dat aandelenbelang te houden. En dat dat nu niet precies tot achter de komma duidelijk is, dat hebben we vandaag bijna alle indieners horen zeggen. Ik kijk heel erg uit naar de reactie daarop van de Minister.
Voorzitter. Dan ga ik graag verder met het stellen van mijn vragen aan de Minister. De vraag is ook: hoe wordt de Nederlandse inzet gerealiseerd en geëvalueerd? Bent u ook bereid om die Nederlandse positie eerder te evalueren dan pas over zeven jaar?
Voorzitter. Dat andere aandeelhouders niet blij waren met de aankondiging van Air France-KLM om extra aandelen uit te geven, blijkt wel uit de koersontwikkeling sindsdien. Toch is het niet ondenkbaar dat er opnieuw kapitaal nodig is en dat er dan opnieuw naar de aandeelhouders gekeken gaat worden. Mijn vraag zou zijn hoe wij als kleine aandeelhouder nou voorkomen dat het belang niet alsnog verwatert? Collega Heinen refereerde hier ook al aan. Verwacht de Minister nog meer uitgiftes in de nabije toekomst?
Over de staatsagent kan ik kort zijn, want eigenlijk zijn alle vragen al gesteld. Ik vraag aan de Minister om toch even te reflecteren op het bezoek van de staatsagent van vanmorgen aan de Kamer.
Voorzitter. We gaan ons belang nu niet vergroten, maar handhaven om te voorkomen dat Nederland een kleine aandeelhouder wordt in Air France-KLM. Ik heb dan wel een vraag. Hoe veranderen de stemrechten van grote aandeelhouders, zoals weergegeven op pagina 8 van de nota naar aanleiding van het verslag?
Voorzitter. Nederland heeft een belang bij KLM als luchtvaartmaatschappij. Dat heb ik net ook proberen uit te leggen aan de heer Van der Lee. Daarom vindt D66 dat Nederland een aandelenbelang moet handhaven en moet onderzoeken hoe het publieke belang in de toekomst het best geborgd kan blijven.
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Voor ik het woord doorgeef, heeft meneer Van Raan nog een vraag voor u.

De heer **Van Raan** (PvdD):
De heer Van der Lee had het al over het publieke belang. Dat wordt nu inderdaad heel eng gedefinieerd. Voor een deel gaat mijn collega van D66 daarin mee. Zou hij ook kunnen ingaan op het klimaatbelang, het biodiversiteitsbelang en het milieubelang? Kijkend naar Schiphol, zie je dat er gewoon geen natuurvergunning is. Kan hij daarop ingaan en ook op de arbeidsomstandigheden en de overlast voor de omwonenden, hun belang dus? Hoe zit D66 daarin? Het lijkt erop alsof er weer op beloftes vertrouwd moet worden, terwijl die beloftes aantoonbaar helemaal niet worden nagekomen. Dat mis ik nog even.

De heer **Romke de Jong** (D66):
Als het gaat om duurzaamheid, zeg ik: als er alternatieven zijn, moeten we die zo goed mogelijk benutten. We hebben vanmorgen van de staatsagent kunnen horen dat er in de toekomst gewoon behoefte is aan een luchtvaartmaatschappij. Zoals de staatsagent vanmorgen aangaf, komt het realiseren van de duurzaamheidsdoelen verbonden met een steunpakket ook dichterbij dankzij die aandelenemissie. Ik was blij om te horen dat KLM niet alleen inzet op verduurzaming vanwege de voorwaarden, maar ook vanwege de toekomst van de luchtvaart. Zoals mevrouw Van Dijk al aangaf, moet die gewoon duurzamer en stiller zijn. Als aandeelhouder ben ik wel van mening dat Nederland de belangen van Nederlanders bij een duurzaam KLM het best kan borgen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik denk dat niemand in deze Kamer het belang van luchtvaart ter discussie stelt of voorstelt om luchtvaart af te schaffen of te verbieden. Dat doet niemand in deze setting. We zeggen dat we duurzaamheid belangrijk vinden en dat we daarnaar streven. Het fair share naar rato CO_2-plafond voor de luchtvaart in Nederland is ongeveer 2,5 megaton. De sector zelf denkt 8 megaton nodig te hebben. De sector zelf wil gaan verduurzamen met ongeveer 4 miljard kilo kerosine. Dat is 50 keer de kerncentrale Borssele. Dat is buiten elke proportie. Dat is niet wat de Partij voor de Dieren zegt. Dat is gewoon wat onder andere de wetenschapstoets van het klimaatbeleid zegt. Ik vind dat D66 best wat verder zou mogen gaan in het specificeren van het publieke belang, van het klimaatbelang en van het milieubelang dan maar te zeggen: voor die belangen hebben we een aandelenbelang nodig. Dat is eigenlijk een heel mager antwoord.

De heer **Romke de Jong** (D66):
Ik hoor geen vraag, maar ik ga het toch maar proberen zo te interpreteren. Ik ben het namelijk met de heer Van Raan eens dat er een enorm grote opgave ligt voor de luchtvaart. Ik ben het echter ook eens met wat meneer Heinen zonet aangaf, namelijk dat we het debat even moeten beoordelen voor wat het nu is. Er ligt nu een aandelentransactie voor ons. Er werd terecht gesteld dat we deze week opnieuw gaan spreken over de toekomst van de luchtvaart. Dat is een veel breder perspectief. We gaan het ook over Schiphol en verduurzaming hebben. Maar als ik nu puur naar KLM kijk en naar de koppositie die ze graag wil nemen in duurzaamheid, dan geloof ik wel dat die belangen gediend zijn bij een aandelenbelang. Dat doen we nu ook als staat.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Jong. Overigens, meneer Van Raan, u heeft nu veertien interrupties gepleegd. Dat is wel het maximum, denk ik. Ik ga deze termijn afmaken zonder interrupties van uw zijde.
Het woord is aan de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter. Stel je toch eens voor dat het vorige kabinet in februari 2019 niet voor 744 miljoen euro aandelen in Air France-KLM, maar aandelen in Shell had gekocht. Dat is ook een niet zo milieuvriendelijke multinational. Dan was deze belegging vandaag de dag niet bijna nul, maar nog ongeveer evenveel waard geweest. Dat is nog afgezien van het dividendrendement bij Shell, en, niet te vergeten, de sterke verwatering van het aandelenbezit bij Air France-KLM. Wat geldt voor Shell, geldt overigens ook voor Unilever. Wie weet stond hun hoofdkantoor dan nog in Rotterdam. Stel je voor dat we het geld hadden gestopt in ASML, een andere nationale trots. Dan was de investering van 744 miljoen inmiddels meer dan 2,5 miljard waard geweest. Of in de bitcoin. Dan was de 744 miljoen vandaag 7 miljard waard geweest. Daar hadden we met gemak heel Air France-KLM van kunnen kopen.
Voorzitter. Het was destijds geen investeringsbeslissing gericht op het maken van beleggingsrendement, maar het ging Hoekstra om «het publieke belang van Nederland te kunnen waarborgen». Aha! Het gaat om het borgen van het publieke belang. Dan is de vraag: wat is dat publieke belang? Hoe wordt dat met deze aankoop van 180 miljoen aandelen geborgd? Ik lees bijvoorbeeld in de nota naar aanleiding van het verslag passages als «de hubfunctie van Schiphol behouden». De Minister haast zich om daarbij te zeggen dat er «tegelijkertijd aandacht moet zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur». Ja, de luchtvaart jaagt klimaatveranderingen aan. Schiphol is lang geleden al over zijn geluids- en stikstofgrens heen gegaan. Dan klinken de woorden in de nota naar aanleiding van het verslag toch een beetje als een vierkante cirkel. Hoe heeft de Minister dit aspect, dat Schiphol en Air France-KLM ver over de maximale milieugebruiksruimte heen zitten, eigenlijk verdisconteerd in de nu voorliggende investeringsbeslissing? Immers, deze beslissing moet ook de brede welvaart dienen.
Als ik verder lees, staat er dat er met de aandelenkoop in 2019 «invloed en formele zeggenschap op het hoogste niveau werd geregeld». Is dat echt zo? De zetel in de holding hadden we toch al sinds de fusie in 2003 en staat toch los van het aandelenbezit? Het enige concrete wat overblijft in relatie tot het borgen van het publieke belang vanwege het aandelenbezit, zou de informatiepositie zijn. Maar ook hierbij heb ik de vraag: is dat echt zo? Hoe was het ministerie als aandeelhouder dan bijvoorbeeld betrokken bij deze extreem grote aandelenemissie? Hoe is die beslissing van Air France-KLM tot stand gekomen? Als we bij het besluit tot deze bijna vervierdubbeling van het aantal aandelen betrokken waren, welk publiek belang was dan gemoeid met de giga-verwatering van ons aandelenbezit in Air France-KLM, waarvan de opbrengst voor driekwart wordt gebruikt om schulden aan de Franse staat af te lossen? Hoe is dat nou eigenlijk in z'n werk gegaan? En hebben we de garantie van Air France-KLM dat ze hun aandelenkapitaal in de toekomst niet verder gaan verwateren?
En hoe verhoudt die goede informatiepositie zich eigenlijk tot de cri de coeur van onze staatsagent dat KLM zich lang niet aan alle steungarantievoorwaarden lijkt te houden? Wat doet de Minister met de observatie van de staatsagent? Ik verwijs naar mijn collega's voor alle uitgebreidere vragen hierover. Ik ben benieuwd. Hoe dat ook zij, de kernvraag blijft: in hoeverre hebben we met het consolideren van ons aandeel van 9,3% in Air France-KLM echt invloed op onze luchtvaartmaatschappij? En in hoeverre borgen we daarmee echt ons publieke belang?
Voorzitter. Als aandeelhouder zijn voordelen geeft voor de informatiepositie en op het gebied van beïnvloeding, waarom moet het dan 9,3% zijn en blijven? Waarom dan niet ruim 5%, zodat we een grootaandeelhouder blijven en toekunnen met een investering van ongeveer 90 miljoen euro, ofwel 130 miljoen minder dan die 220 miljoen? Immers, het evenaren van het Franse belang lijkt als doelstelling van beleid vorig jaar reeds te zijn losgelaten. Wat betekent wel of niet meedoen met deze aandelenemissie

eigenlijk voor de relatie met Frankrijk? Immers, de overval in 2019 heeft destijds wel voor enige deining gezorgd in de meestentijds voortkabbelende relatie.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat: ik heb een interruptie van de heer Heinen voor u.

De heer **Heinen** (VVD):
De optie van 5% hoor ik nu al meerdere keren voorbijkomen vanuit de heer Grinwis. Ik vroeg me eigenlijk af welk probleem hij hiermee op denkt te lossen.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het probleem is dat wij nu belastinggeld ... Geld is niet langer gratis, sinds de prijzenstijging en de rentestijging op de kapitaalmarkt. Dus we verkleinen daarmee het bedrag dat we nu moeten uitgeven om ons belang te consolideren. Dat probleem lossen we ermee op. We maken het dilemma dat de heer Stoffer zo treffend omschreef, «brengen we nou een hoop belastinggeld weg of leveren we invloed in?», kleiner. Dus ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van de Minister op deze optie, omdat het mij voorkomt, als ik de stukken goed bestudeer, dat we ons lid in de board al sinds de fusie hebben en dit losstaat van het aandelenbezit. De grootaandeelhouderspositie staat of valt met 5% of minder. Bij minder raken we 'm kwijt. Als we ietsje meer hebben, houden we die. Vandaar deze optie. Het kost 130 miljoen minder. Er zijn dagen dat ik het niet bij me heb.

De heer **Heinen** (VVD):
Nee, we zouden vaker koffiedrinken als dat het geval was! Ik snap de vraag ook wel. Die 5% staat ook in de nota naar aanleiding van het verslag. Dat lijkt inderdaad een kritische drempel te zijn. Tegelijkertijd is de reden waarom ik het vraag dat het soms lijkt alsof we eerder een politiek probleem aan het oplossen zijn dan echt een inhoudelijk probleem, omdat het dan in de afdeling verkoop makkelijker wordt. Want dan doen we toch wat minder, maar we doen het wel, dus we stemmen wel voor, maar dan net wat minder. Terwijl je ook kan beredeneren: die 100 miljoen is, als we feitelijk kijken naar de stukken, een financiële transactie. Daar staan ook aandelen tegenover. Als je van mening bent dat die aandelen niks waard zijn, zou je inderdaad moeten zeggen: dan moet ik het ook dekken. Maar als je van mening bent dat het een zinvolle investering is en je principieel die brug overgaat, dan ben je ook van mening dat die aandelen wat waard zijn. Dan is het dus een financiële transactie. In die zin krijgt u er ook wat voor terug. Dus ik ben benieuwd: waarom dan die fixatie op die 5%? Het budgettaire argument lijkt wat gezocht, heel eerlijk gezegd.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Twee punten in reactie hierop. Eén. De 9,3% die we nu in het voorstel consolideren, is een toevallige resultante op basis van ontwikkelingen uit het verleden. Ooit heeft voorganger Hoekstra ongeveer 14% ingekocht. Dat is vorig jaar door een aandelenemissie verwaterd naar 9%. Het is een aandelenemissie waar we toen niet in zijn gestapt. De enige reden om het op 9,3% te houden, is het toevallige resultaat uit het verleden. Dat vind ik een slecht argument. Er moet een inhoudelijke onderbouwing zijn voor die 9,3%. Ik zoek naar die inhoudelijke onderbouwing. Die moet komen uit een beter antwoord over het borgen van het publieke belang. Als we daar uiteindelijk geen goed antwoord op hebben, dan is er ook geen ratio om nog een keer 220 miljoen gemeenschapsgeld hierin te stoppen. Dat is eigenlijk de redenering in mijn betoog. Als we met het aandelenbezit daadwerkelijk meer invloed en een betere informatiepositie krijgen en daarmee dus beter zicht hebben op het borgen van het publiek belang,

maar dat ook kan met 5%, dan is nu 90 miljoen investeren beter dan 220 miljoen investeren.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat, wil meneer Van der Lee u interrumperen; het is zijn allerlaatste interruptie in deze termijn.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik begrijp de redenering, maar dan zou mijn wedervraag wel zijn: hoe zou die borging er dan voor de heer Grinwis uit moeten zien? Is het mogelijk om dat te omschrijven?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Het publieke belang is nooit helemaal precies met een schaartje te knippen. Voor je het weet, zitten we met hele vage zinnen en vage woorden. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt iets gezegd over de hubfunctie van Schiphol. Ik ben benieuwd of een aandelenbezit in Air France-KLM daar inderdaad uiteindelijk aan bijdraagt, ook gezien de context: rondom Schiphol zijn er opgaven met betrekking tot het terugdringen van geluidhinder, stikstofdepositie et cetera. Ik ben dus heel benieuwd naar de reactie van de Ministers hierop.
Vanochtend hebben we de staatsagent gesproken. Hij zei iets over het lid zijn van de board van Air France-KLM. Dat zijn we inderdaad altijd geweest zonder aandelen te bezitten. Maar het zou weleens zo kunnen zijn dat dit in de toekomst toch wordt gekoppeld aan aandelenbezit. Nou, als dat zo is, dan wil ik dat graag van de Minister horen. Want, inderdaad, als we dat verliezen, verliezen we dus iemand in die board. Overigens is die wel heel groot. Dat het publieke belang van deze transactie is aangetoond, is voor mij dus niet op voorhand een uitgemaakte zaak, maar ik ben wel heel benieuwd naar het antwoord van de Minister over onder andere deze zaken. Die gaan inderdaad over de hubfunctie, over brede welvaart en dus over klimaat en milieu. Die gaan ook over de daadwerkelijk invloed op Air France-KLM en uiteindelijk over de balans tussen Parijs en Amsterdam.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter. Heeft de Minister bij het nemen van deze beslissing de door haar voorganger gemaakte kosten in overweging genomen? Of heeft zij zich alleen gericht op de toekomstige kosten en opbrengsten van deze investeringsbeslissing? Deze vraag stel ik, omdat ik altijd een beetje bang ben voor de «sunk cost fallacy». Met andere woorden: dat we een kat in de zak gekocht hebben, wil niet zeggen dat we er nog maar een zak bij moeten kopen, alsof het volgende lot wel het winnende lot is in de luchtvaartloterij. Nee, als het gaat om het borgen van het publieke belang in de toekomst, moeten in het verleden geleden verliezen geen leidraad zijn voor de toekomst.
Onwillekeurig moest ik bij de voorbereiding op dit debat terugdenken aan dat andere bedrijf met drie letters waar we ooit miljarden guldens – toen nog – aan spendeerden: RSV, oftewel het scheepsbouwbedrijf Rijn-Schelde-Verolme. We weten allemaal hoe dat is afgelopen. Ziet de Minister deze parallel ook? Of zijn dit echt appels en peren?
Voorzitter. Wat nou als we die 220 miljoen gewoon op zak houden? Geld is immers niet langer gratis. En je moet sowieso altijd rekenschap geven van de opportunity costs. Waarom stoppen we dit geld desnoods niet in het bevorderen van een sneller en meer grensoverschrijdend spoorvervoer? Is geld voor bielzen niet veel beter besteed dan geld voor Boeings? Dan hoeft KLM ook niet meer te leuren met tickets met 25% korting naar Berlijn of Frankfurt, zoals zij dat tot op de dag van vandaag doet.

Voorzitter, u heeft het gehoord. De ChristenUniefractie zit nog vol vragen, kritische vragen, vragen over een alternatief van ruim 5% in plaats van het consolideren van de toevallige 9,3% et cetera. Ik kijk uit naar een goede en nuchtere beantwoording. Daarna zullen we als fractie weloverwogen ons standpunt bepalen.

De **voorzitter**:
Meneer Heinen, kort.

De heer **Heinen** (VVD):
We hebben natuurlijk ook vragen gesteld over een eventuele toekomstige verwatering bij nieuwe aandelenemissies. Is de heer Grinwis het ermee eens dat het risico dat je moet bijkopen groter is als je op 5% gaat zitten dan bij 9%?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb ook de vraag gesteld of Air France-KLM het uitsluitsel heeft gegeven dat ze niet nog eens gaan verwateren. Ik ben dus benieuwd naar die reactie. Ik denk dat er bij dit soort zaken garanties zijn tot de deur en dat we daarna maar weer moeten zien. Ik denk dat we deze beslissing niet moeten nemen uit angst voor weer een verwatering in de toekomst. Als dan weer verwaterd zou worden, treedt in principe dezelfde procedure in werking. De huidige aandeelhouders hebben dan als eersten het recht om hun aandelenpositie te consolideren. Dus, nee, die angst of het risico op verwateren is voor mij geen reden om nu voor of tegen te stemmen. Het is wel een reden om aan deze Minister te vragen of wij nu helderheid hebben van Air France-KLM dat ze het hierbij laten. Maar ja, ik denk dat het garanties zijn tot de deur.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya heeft ook een vraag voor u.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik heb zojuist in een aantal interruptiedebatjes, volgens mij met de heer Van der Lee ook, een discussie gevoerd over duurzaamheid ten opzichte van het gesprek dat we vandaag voeren. Het lijkt een beetje dat als je tegen de groei van de luchtvaart bent, je ook tegen deelname aan deze aandelenuitgifte zou moeten zijn. Maar ik snap dat niet. De heer Grinwis zegt ook dat hij niet wil dat goedkoop vliegen naar Berlijn blijft voortbestaan, dat hij dat geld liever zou steken in treinverkeer. Maar stel dat de Nederlandse Staat nu niet deelneemt in deze aandelenuitgifte, worden dan de vliegtickets naar Berlijn duurder of zo? Dat heeft toch niets met elkaar te maken?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik heb in antwoord op de heer Van der Lee al iets gezegd over dat het borgen van het publieke belang door de Minister nog wat uitgebreider en beter moet worden toegelicht. Daarbij heb ik zowel verwezen naar de hubfunctie als naar brede welvaart als naar daadwerkelijke invloed op het bedrijf om de balans tussen Parijs en Amsterdam te bewaren. Volgens mij heb ik daarop helder geantwoord. En het punt of ticketprijzen wel of niet door deze transactie worden beïnvloed? Nee, natuurlijk niet. Ik heb alleen gezegd dat je in het plaatje of je 220 miljoen belastinggeld uittrekt voor een transactie, altijd naar opportunity costs en alternatieven moet kijken. In dat kader heb ik even in één bijzinnetje de actualiteit genoemd. Ik zag ze gisteren langskomen, geloof ik, advertenties voor vluchten over afstanden waarvan wij volgens mij niet alleen als ChristenUniefractie maar breed zeggen dat we daarvoor niet het vliegtuig zouden moeten pakken en in een veel te lange rij op Schiphol zouden moeten staan, maar eenvoudig met de trein zouden moeten gaan.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya voor een vervolgvraag.

De heer **Alkaya** (SP):
Zeker, en er is ook brede politieke steun voor dat we dat teweeg zouden moeten brengen. Alleen ben ik, mijn fractie, juist bang dat als je zeggenschap verliest in deze onderneming, in KLM, je aandeelhouders krijgt die in de aandeelhoudersvergadering een ander belang vertegenwoordigen dan het publieke belang. Dat zou juist ertoe kunnen leiden dat dit soort vluchten goedkoper wordt, dat juist niet het publieke belang binnen de aandeelhoudersvergadering op één staat maar het commerciële belang, het rendement. Is de heer Grinwis het met mij eens dat we dat moeten voorkomen?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Eén, we moeten het aandeelhouder zijn van Air France-KLM of van welk bedrijf dan ook niet romantiseren, alsof dan in een keer het paradijs op aarde uitbreidt. Tot nu toe heb ik niet zo heel veel impact gezien van het aandeelhouderschap van de Nederlandse Staat in Air France-KLM. Maar ik laat me graag overtuigen door de Minister. Ik hoop overigens, als het gaat om wel of niet vliegen over korte afstanden, dat wij binnen Europa de ruimte krijgen om als land, als lidstaat veel beter te gaan sturen op slots zodat we vanaf Schiphol niet meer zomaar kunnen vliegen naar Londen, Parijs of Berlijn, maar dat voortaan netjes met de trein doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Grinwis. Het woord is aan de heer Alkaya, die spreekt namens de SP.

De heer **Alkaya** (SP):
Voorzitter. Voor de Socialistische Partij is het voor de hand liggend dat de Staat zeggenschap wil in grote bedrijven met een groot maatschappelijk belang, bedrijven die onze vitale infrastructuur beheren en waar bovendien heel veel mensen werken. KLM behoort ongetwijfeld ook tot die categorie. Maar dat wij een groot maatschappelijk belang zien in de luchtvaart en specifieker nog in het bedrijf KLM betekent niet automatisch dat wij de luchtvaartsector nog meer zouden willen zien groeien. Integendeel, de luchtvaart in ons land is te ver doorgegroeid door het grote aantal zakelijke veelvliegers en het veel te hoge aantal transferpassagiers dat overstapt op Schiphol, veelal van of naar een KLM-vlucht. Deze groep transferpassagiers betaalt bovendien niet eens de vliegtaks, de vliegbelasting, die het kabinet wel wil verdrievoudigen voor Nederlanders. Dat is ons een doorn in het oog en de Minister weet dat. Niet alleen de leefomgeving bezwijkt namelijk onder de vele vliegtuigen die opstijgen van Schiphol, waar bijna geen Nederlanders in zitten. Ook de medewerkers op Schiphol kunnen het gewoon niet meer aan. Op deze manier kan het simpelweg niet doorgaan. KLM-bagageafhandelaars legden een paar weken geleden nog spontaan het werk neer in een wilde staking vanwege de veel te hoge werkdruk. Ik ben bang dat er veel meer van dit soort acties zullen volgen als de werkomstandigheden niet drastisch verbeteren in de luchtvaart, ook bij KLM.
KLM zal zich in onze ogen daarom niet meer moeten richten op ongebreidelde groei, maar op de behoefte van passagiers uit Nederland. Op de lokale en regionale behoefte dus, en die is veel lager dan de huidige vliegaantallen. Daarvoor zijn een nieuwe strategie en een ingrijpende transitie nodig. Het is wat ons betreft logisch dat de Staat daarbij een plek aan tafel wenst om deze grote opgave op een eerlijke en duurzame manier te voltooien. Maar helaas moeten we constateren dat de Staat de afgelopen jaren zijn positie als aandeelhouder helemaal niet effectief heeft ingezet. Ons oordeel over het voornemen van de Minister om deel te

nemen aan een nieuwe aandelenemissie van Air France-KLM is dan ook sterk afhankelijk van haar ambitie om haar positie in de toekomst daadwerkelijk te doen gelden, want de positie van de Nederlandse Staat in Air France-KLM is allesbehalve doorslaggevend geweest. De miljoenenbonus van de topman ging gewoon door, ondanks verzet uit Nederland. Duizenden werknemers werden in de pandemie op een kortzichtige manier ontslagen of moesten forse loonoffers brengen, ondanks de vele alarmsignalen van de SP en de vakbond. Veel vaste medewerkers van KLM werden de afgelopen jaren ingeruild voor uitzendkrachten. De gevolgen daarvan zijn vandaag de dag nog steeds duidelijk, ondanks de staatssteun en ondanks de positie van de Minister. Terwijl na de pandemie bedrijven aangaven dat zij in de toekomst vaker gebruik willen maken van digitaal vergaderen, drong KLM juist aan op de terugkeer van de zakelijke veelvlieger.
Kortom, wat we hebben gezien zijn bonussen aan de top, kaalslag op de werkvloer en een niet-duurzame toekomststrategie, en dat terwijl de Minister grootaandeelhouder was, met geld van de belastingbetaler. Deze gang van zaken was niet in het belang van de Nederlandse samenleving, noch in het belang van de duizenden Nederlanders die bij KLM werken. Daarom vindt de SP dit ook niet passen bij een staatsdeelneming. Is de Minister het daarmee eens? Is zij van mening dat het bij de rol van een actieve aandeelhouder past om dit soort zaken in de toekomst te voorkomen?
Bij het aankaarten van dit soort misstanden kreeg de SP te vaak als reactie van het kabinet dat het zou gaat om interne aangelegenheden bij Air France-KLM waar de aandeelhouder geen rol in heeft. Op deze manier heeft het behoud van de huidige aandelenpositie dus nauwelijks toegevoegde waarde. Kan de Minister daarom toezeggen dat zij haar rol als aandeelhouder in de toekomst actiever en effectiever zal gebruiken om op te komen voor de tienduizenden werknemers van KLM en de belangen van de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie? Is zij bereid een plan op te stellen voor actief aandeelhouderschap en dit te delen met de Kamer?
Een lagere werkdruk voor de medewerkers, hogere ambities op het gebied van duurzaamheid, een einde aan de bonuscultuur en een vermindering van de overlast op de omgeving zijn wat de SP betreft noodzakelijk voor een duurzame toekomst voor KLM en de luchtvaart in Nederland. Als dat niet binnen de holding Air France-KLM kan, dan maar op een onafhankelijke manier. Is de Minister bereid zich in te zetten voor een nieuwe strategie van KLM, die meer gericht is op de behoeften van Nederland, en om zo veel mogelijk vluchten te schrappen waarbij het percentage transferpassagiers structureel boven de 80 of zelfs boven de 90 zit?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Alkaya. Dan zijn we toegekomen aan de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Van Raan, die spreekt namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. Irrationeel en absurd, dat is deze voorgenomen aandelenaankoop. Ik zal u gaan vertellen waarom.
Wie zijn die mensen, zo verzuchtte Minister Kaag eens over een bepaalde kiezersgroep. Ik meende in haar stem te horen dat ze echt niet begreep wat deze mensen dreef. Daar moest ik aan denken toen ik las dat deze Minister honderden miljoenen belastinggeld aan de Franse multinational Air France-KLM wil overmaken. Want wie zijn toch die mensen die de ernst van de klimaat- en de biodiversiteitscrisis volledig erkennen en vervolgens handelen op een manier die daar compleet tegenstrijdig aan

is? De Minister van Financiën zei in haar Schoo-lezing over de klimaatcrisis: «De alarmbellen kunnen niet luid genoeg klinken. Het is nu of nooit. Do or die. Als u mij dan een alarmist noemt, zal ik dat als een erespeld op mijn jasje dragen.» En wat doet ze? Ze investeert 220 miljoen in een fossiele industrie die de afgelopen twintig jaar 49 van de 50 beloftes brak om duurzamer te worden. Geen geld naar Frankrijk, zei deze Minister voor de camera. En wat doet ze? Geld naar Frankrijk overmaken, naar een Franse multinational die daarmee zijn schulden afbetaalt. Deze Minister zegt met de aandelenaankoop invloed op de toekomst van het bedrijf te willen waarborgen. In dezelfde adem zegt ze dat de vormgeving van het bedrijfsmodel en de strategie aan Air France-KLM zelf is. Snapt u het nog, voorzitter? Wie is die Minister van Financiën?
De aandelenaankoop is rationeel niet te begrijpen. Dat verbaast ons eigenlijk niet, want alleen al rondom KLM is irrationeel en onverstandig beleid rijkelijk bekend. De journalist Ties Joosten schreef er een uitstekend boek over, waarin hij laat zien dat de luchtvaart al meer dan een eeuw lang een bodemloze put is. Deze Minister is nu van plan een nieuw hoofdstuk als bewijsmateriaal van irrationaliteit en misplaatst sentiment toe te voegen. Misschien kijkt ze als schrijver ervan op een dag in de spiegel en vraagt ze zich af wie ze was toen ze instemde met deze fossiele subsidie. Ik zal in de rest van mijn betoog concreter ingaan op het voorstel om de aandelen te kopen, maar het irrationele en absurde karakter wou ik niet onbesproken laten.
Laten we beginnen met het financiële plaatje. Sinds de aankondiging van het voorstel is het aandeel Air France-KLM naar een absoluut dieptepunt gekelderd. Nederland kocht zijn aandelen voor € 12 per aandeel en inmiddels zijn die aandelen nog € 1,79 waard: 600 miljoen waardeverlies zonder enige aantoonbare invloed uitgeoefend te hebben. Waar komt de dekking van deze aankoop vandaan? Die blijkt er niet te zijn. Dus we lenen geld van toekomstige generaties, die dat later maar aflossen. Gezien de dividendbetalingen van de afgelopen vijftien jaar zijn de vooruitzichten daarvoor zeer slecht. Ook de VEB noemde de voorgenomen aankoop boekhoudkundig onverstandig.
Waar gaat dat geld dan naartoe? In ieder geval voor 25% naar de Franse staat. Kan de Minister uitsluiten dat daar zelfs 100% naartoe gaat? Je kan alleen al op basis van de financiën vaststellen dat het een slechte investering is. Maar dan hebben we nog geen onderbouwing volgens de Comptabiliteitswet, die misschien andere doorslaggevende argumenten geeft. Helaas, deze volstaat volstrekt niet. Immers, de onderbouwing zegt alleen dat het belang door de aankoop op peil blijft, en doet geen enkele uitspraak, terwijl dat wel gewenst en wettelijk vereist is, of daarmee de doelen van de deelneming ook dichterbij zijn gekomen. Daarmee voldoet de uitgevoerde wettelijk verplichte toets wat ons betreft niet aan de minimale vereisten. Tien keer schrijven dat het publieke belang belangrijk is, maakt het niet tot een onderbouwing van het publieke belang. Het is aan de Minister om aannemelijk te maken dat het anders is. De Minister zegt dat we invloed nodig hebben om het publieke belang te dienen. Ze noemt twee zaken: hubontwikkeling en duurzaamheid.
Laten we beginnen bij duurzaamheid. We zouden invloed nodig hebben om het bedrijf te sturen richting duurzaamheid, schrijft ze. Maar ze spreekt zichzelf daarmee meteen alweer tegen, zo zei ik al. Want de overheid stelt regels, zo schrijft ze, en vormgeving en bedrijfsmodel en strategie zijn aan de onderneming. Los van die tegenspraak: stel nou eens dat we fatsoenlijke regels zouden hebben voor de luchtvaart en stel dat we die zouden handhaven – dat doen we alle twee niet – dan kunnen we concluderen dat de luchtvaart alle grenzen van klimaatveiligheid en leefomgeving al heeft overschreden. Ze zou moeten krimpen. Het bedrijf Air France-KLM zal gewoon aan de duurzaamheidsregels moeten voldoen, simpelweg omdat de wet dat voorschrijft, of het daartoe nu aangejaagd wordt door de staat of niet.

Het tweede argument van de Minister voor het publieke belang is dat de hubontwikkeling belangrijk is, terwijl precies die hubfunctie, zoals al overtuigend is aangetoond, bijna niets toevoegt aan het publieke belang. Ja, aan het belang van KLM, maar niet aan het publieke belang. Vraag de mensen in de omgeving van Schiphol maar eens of hun brede welvaart erop vooruitgegaan is.
Laten we ook niet vergeten welk gigantisch risico er aan deze investering zit. Wat als Schiphol, de thuisbasis van KLM, geen natuurvergunning krijgt, die het op dit moment helemaal niet heeft? Dat is een heel reëel scenario. Wat als Air France-KLM straks weer nieuwe aandelen gaat uitgeven? Gaat ons belang dan weer verdampen?
Ik hoef hier het klimaataspect niet verder te onderbouwen. De Minister weet als geen ander wat de wetenschap daarover zegt. Op welke manier draagt deze investering nou bij aan de maximale versnelling van het klimaatbeleid die we moeten inzetten volgens haarzelf? We moeten toch niet met de nieuwe vliegtuigen tot ver in de jaren veertig kerosine blijven verbranden? Als zij enige ratio tentoon kan spreiden, ziet zij dat dit een irrationeel en absurd plan is. Ik daag haar uit dat te ontkennen, maar nog veel meer om dat te bevestigen. Als Nederland wel nieuwe aandelen koopt, gaat daarmee een duidelijke boodschap naar Parijs. Die boodschap zal zijn: wat jullie ook doen, met wat voor voorstellen jullie ook komen, wij betalen wel.
Voorzitter. Ik wil afsluiten met nog een citaat van deze Minister van Financiën. «U zult begrijpen dat ik geen geloofwaardig onderdeel kan zijn van een kabinet dat geen dramatische en ultieme versnelling inzet in de Nederlandse klimaatpolitiek.» Dat is een hele duidelijke missie, en die kan eigenlijk maar tot één conclusie leiden, namelijk: deze voorgenomen aankoop is hiermee een lakmoesproef voor deze Minister geworden, die niets anders kan doen dan dit voorstel van tafel halen.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Raan.

De heer **Stoffer** (SGP):
Een heel betoog van de heer Van Raan. Ook een beetje een emotioneel betoog, volgens mij. Ik heb ook mijn kritiek en dergelijke uitgesproken, maar is de heer Van Raan het niet ook met ons eens? Hij zegt: het kabinet en deze Minister. Vindt hij het niet te prijzen in het kabinet – laat ik dat als oppositiepartij ook maar eens zeggen – dat ze eerst naar ons toekomen en zeggen: Kamer, wat u wilt doen we? Dus als 76 zetels zeggen «we steunen dit», dan doen we het, en als 76 of meer zetels zeggen «we doen het niet», dan doen we het niet. Dat is toch een hele goede insteek om ook het parlement serieus te nemen? Vindt u dat geen compliment aan het kabinet waard?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Wat een rare vraag, een enorm rare vraag. Ik hoor net dat ik er veertien heb gesteld en de heer Stoffer zou er dan een aan mij stellen, maar dat neemt niks van de rariteit van de vraag weg. Er zijn volgens mij twee onderdelen. Het kabinet komt naar de Kamer om een beslissing voor te leggen, maar moeten we het daar een compliment voor geven? Dat staat gewoon in de wet; dat moeten ze gewoon doen. Ik voel er niet zo voor om daar een compliment voor te geven aan het kabinet, maar ik wil het best doen hoor. Complimenten dat u de wet volgt. Nee, top. Het is weleens anders geweest.
De tweede vraag is of, als een meerderheid van 76 kiest voor de aandelensteun, je daar een compliment voor moet geven. Ik vind het zo'n rare vraag; ik weet niet eens hoe ik die moet beantwoorden. Als 76 ervoor stemmen, betekent het 76 stemmen zeggen: nou, die irrationaliteit, het

financieel niet onderbouwen, het publieke belang dat heel eenzijdig en heel nauw wordt gedefinieerd, wat volledig voorbijgaat aan bijvoorbeeld de validiteit van de Comptabiliteitswet, maar we gaan toch ervoor stemmen. Moet ik die Kamer een compliment geven? Nou, daar ga ik nog even over nadenken als u het goedvindt. Dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk even naar de beide Ministers hoeveel tijd zij ongeveer nodig hebben om hun eerste termijn voor te bereiden. De Minister vraagt om drie kwartier. Vindt u het goed dat ik daar 40 minuten van maak? Om 16.45 uur zijn we weer terug in deze zaal om dit wetgevingsoverleg voor te zetten. Tot straks.

De vergadering wordt van 16.06 uur tot 16.45 uur geschorst.

De **voorzitter**:
We zijn weer terug bij het wetgevingsoverleg over de derde incidentele suppletoire begroting inzake de aandelenemissie Air France-KLM. We zijn toegekomen aan de eerste termijn van de zijde van het kabinet. Ik ga zo Minister Kaag, de Minister van Financiën, het woord geven, maar niet dan nadat ik u heb begrensd op vijf korte vragen.

De heer **Markuszower** (PVV):
Van Raan is weg, dus dat moet lukken.

De **voorzitter**:
Precies. De eerste termijn van de Kamer was een beetje: ik geef u een vinger en u neemt de hele hand. Ik ga mijn hand nu weer terugpakken. Iedereen heeft vijf korte vragen en die moet u verdelen over de twee Ministers. U mag zelf kiezen hoe u dat doet, maar dan weet u dat. Ik geef Minister Kaag het woord.

Minister **Kaag**:
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Voordat ik begin, wil ik de Kamer even meenemen in de verdeling die Minister Harbers en ik hebben gemaakt in verschillende kopjes. Eén: het kopje introductie. Twee: de hele discussie rondom het belang van de aandelen. Drie: het steunpakket voor KLM. Vier: alles wat gerelateerd is aan arbeidsvoorwaarden en dergelijke. Vijf: de analyse en de observaties van de staatsagent. Zes: het budgettaire kader. Zeven: overig. In dat laatste blokje zitten overigens nog wel een paar vragen, onder anderen van de heer Markuszower. Daarna gaat de heer Harbers door op de toekomst van de luchtvaart en op de actuele situatie van Schiphol.
De heer Harbers en ik willen u danken dat u als voorzitter bereid was om deze commissie in staat te stellen om het voornemen van het kabinet te bespreken. Ik wil natuurlijk ook de commissieleden hartelijk danken voor hun beschikbaarheid op zeer korte termijn. Bedankt dat u uw agenda heeft vrijgemaakt. De intentie tot deze aandelenemissie is hoe dan ook bijzonder. De Nederlandse Staat had binnen dit hele proces maar beperkte invloed op de tijdlijn zelf. Ik zal daar later op terugkomen. Nogmaals, wij waarderen uw flexibiliteit ten zeerste.
Ik wil u ook bedanken voor de bijdragen en de vragen die gesteld zijn. Wat collega Harbers en ik betreft zijn die herkenbaar. Ik denk dat dat ook voor de leden van het kabinet geldt als ze dit terugkijken. Er worden in de breedte lastige dilemma's geschetst, zowel op de korte termijn als op de langere termijn. Dit was niet een eenvoudige weging, maar desondanks zijn we uitgekomen op de intentie om ook onder de huidige omstandigheden mee te doen aan de aandelenemissie, de aandelenafgifte, van Air France-KLM, en om uw permissie daarvoor te zoeken.

In het blokje introductie wil ik meteen de vraag beantwoorden hoe wij kijken naar de definitie van publiek belang, die vaak wordt ingezet. Minister Harbers zal daar ook op terugkomen. Wat ons betreft gaat het om het veiligstellen, het zeker stellen, en het borgen van ons aandeelhouderschap van Air France-KLM. Bij onderdelen van publiek belang denken we aan het op een moderne manier zeker stellen van de hubfunctie van Schiphol. In de Luchtvaartnota van Minister Harbers wordt gekeken naar verduurzaming, naar de arbeidsomstandigheden en wat dies meer zij. De hubfunctie van Schiphol en KLM vervult een rol voor het investeringsklimaat van Nederland en voor de aantrekkelijkheid van ons land, waardoor bedrijven zich hier willen blijven vestigen, ook in de periode na brexit. Vanwege het bestemmingennetwerk kan Nederland een goede positie innemen. Ik noem uiteraard ook de zekerheid van goede verbindingen. Ook de verduurzaming van de luchtvaart is hierbij van belang. Als aandeelhouder kunnen we meer druk blijven zetten op Air France-KLM. We zullen hier nog verder op ingaan. Het publiek belang kan ik in dit geval niet samenvatten in één woord, maar als je het simpel stelt, gaat het uiteindelijk over de vraag hoe wij inschatten dat het belang van Nederland op bepaalde manieren geborgd of zeker gesteld kan worden.
Daarmee is dit niet een offensieve aankoop. Veel afgevaardigden stelden daar vragen over, onder anderen de heer Heinen, mevrouw Van Dijk, de heer Van der Lee, de heer De Jong en de heer Markuszower. Zoals gezegd staan de aandelenemissie van Air France-KLM en de vraag of de Staat weer meedoet aan deze emissie, los van het steunpakket van 2020. Ik wil dat zorgvuldig scheiden, maar we komen nog terug op de voorwaarden waaronder er steun is verleend aan KLM. Deze emissie heeft geen relatie tot de steun aan Air France-KLM, maar heeft wel als doel om verwatering van het belang van de Nederlandse Staat tegen te gaan. Dat is een afgeleide van het publiek belang.
Als we niet meedoen, zoals u vaak heeft gememoreerd, neemt ons aandeel in principe af tot een belang van 2,3%. Het is inderdaad helaas geen exacte wetenschap wat het belang zal opleveren. Dat is in feite ook een achilleshiel als je negatief staat tegenover deelname aan de aandelenemissie. Dat is een zwakte in het betoog. We kunnen niet alles hardmaken, we kunnen niet alles kwantificeren. Wij zien dit als een verhaal waarbij de elementen bij elkaar passen. Het voelt daarom voor mij, en ook voor Minister Harbers, soms ook ongemakkelijk als we spreken over dit onderwerp, omdat het niet wetenschappelijk een-op-een is of een kwestie van kernfysica.
Er zijn ook veel vragen over wat het belang van 9,3% precies brengt, ook omdat de Nederlandse Staat met dit belang geen overwegende zeggenschap in de onderneming heeft. Het belang in Air France-KLM is wat mij betreft, als we meedoen, een defensief belang. Maar een defensief belang in een onderneming kan heel belangrijk zijn, soms door de dingen die je gaat voorkomen, soms door de invloed die je daadwerkelijk kunt uitoefenen en soms ook omdat je aan koersbijstelling kunt doen. Het is dus belangrijk, het is bescheiden en het kan heel effectief zijn. We kunnen een aantal voorbeelden geven, maar we kunnen niet, zoals ik zei, een wetenschappelijke, kernfysische positie innemen.

De **voorzitter**:
Voor u verdergaat ...

Minister **Kaag**:
Ik maak misschien eerst even mijn introductie af, als dat kan. Bij dit belang gaat het namelijk niet zozeer om de formele aandeelhoudersbevoegdheden die we hebben, maar om een informele positie, invloed dus. Hier verschil ik wellicht een beetje van mening met de heer Eppink. Meer invloed dan macht, zou ik zeggen. Maar het brengt wel de positie met zich mee van een van de grotere aandeelhouders en een rol voor de Staat. We

krijgen meer informatie en we kunnen informeel invloed uitoefenen op besluiten die worden genomen of juist niet worden genomen. Ik noemde net al de positie van voorkomen, dus het defensieve element van de overweging.
Ook het belang dat ik hecht aan het verduurzamen van deze sector kan beter naar voren worden gebracht. Het kabinet, Minister Harbers en ik samen – wij trekken samen op in dezen – kunnen de onderneming ook kritischer bevragen, zoals we ook hebben gedaan, omdat we een van de grotere aandeelhouders zijn. Zo heeft de vertegenwoordiging van de Nederlandse Staat zitting in het Sustainable Development and Compliance Committee van Air France-KLM. De luchtvaartsector staat natuurlijk voor een spannende en belangrijke periode. Er zal veel gesproken worden over samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en dan kun je, nogmaals, beter aan tafel zitten als aandeelhouder, zoals sommigen hebben gezegd, dan genegeerd worden. Het kabinet is van mening dat we op dit moment moeten zorgen dat we als een van de grotere aandeelhouders betrokken blijven bij deze onderneming, zodat we ook in de aankomende periode invloed kunnen uitoefenen op de toekomst en de koers van het bedrijf.
Ik wil dit niet voorstellen alsof wij allesbeslissend zijn – verre van. Dat is in het verleden ook niet gebleken en dat is niet gebleken uit een aantal besluiten die ook zijn genomen. Het is een kwestie van wel of niet doen. Het zijn inderdaad bijna duivels dilemma's, zoals werd gezegd. Maar we wegen het ten faveure van een deelname, gelet op wat we eventueel wél kunnen bereiken. Wij zijn na deze afweging van mening dat wij er beter bij kunnen zijn dan een verwaterd aandeel hebben dat weinig tot niets meer voor zal stellen.

De **voorzitter**:
Meneer Van der Lee heeft een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
«Een defensief belang», daarin zit precies het probleem. Er is geen duidelijke luchtvaartstrategie, er is geen duidelijk nieuw businessmodel voor KLM of Air France-KLM voorhanden. De overheid stuurt dus niet actief op een transitie of de toekomst van KLM. Dan kun je wel zeggen «dan kies ik voor een defensief belang», maar is er überhaupt nog geprobeerd om op een andere manier die belangen te borgen dan meegaan in deze nieuwe emissie? Of is niet eens geprobeerd om op een andere manier die Nederlandse invloed – geen macht, maar invloed – te borgen? Op welke manier dan?

Minister **Kaag**:
Sinds ons aantreden, nu vierenhalve maand geleden, hebben wij al een aantal gesprekken gevoerd met zowel Air France-KLM, met Ben Smith en anderen, en vertegenwoordigers van de Franse Staat, als met KLM zelf; met KLM over de noodzaak om het voorwaardenpakket beter na te leven en met Air France-KLM over de verduurzaming en het belang van het naleven van de voorwaarden die onlosmakelijk verbonden zijn aan de steun die aan KLM is gegeven. In de breedte gaat het over wat de toekomstplannen zijn van Air France-KLM. Ook als het gaat om de nieuwe vliegtuigen of de gekozen reparatielocatie voeren we regelmatig intensieve en duidelijk gesprekken over diverse zaken, van groot tot klein – in het Frans, maar met Nederlandse duidelijkheid, zou ik zeggen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Dijk heeft ook een vraag.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik snap heel goed hoe het in de inleiding geschetst werd. Volgens mij kwam dat in heel veel van de inbrengen ook wel terug. De Minister geeft aan dat het belangrijk en nuttig is, maar ook bescheiden. Ze geeft aan dat er wel goede voorbeelden zijn waarbij de informele invloed versus macht wel degelijk zinvol is. Ik ben wel benieuwd naar een paar van die voorbeelden, om mij er ook van te overtuigen dat het een goede zaak is om het op die manier te doen.

Minister **Kaag**:
Ik kom daarop terug bij het kopje aandelenbelang.

De **voorzitter**:
Prima. Meneer Van Raan. U kwam later binnen, maar ik heb het plafond van het aantal interrupties zitten op vijf. Dit is uw eerste.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is minder dan veertien. Ik heb de inleiding van deze Minister grotendeels wel gehoord. Ik kan echt met de beste wil ... De Minister zegt: het is geen kernfysica. Met alle respect: nee, dat klopt. Maar het is ook weer geen black-boxverhaal. Deze Minister heeft gezegd: «U zult begrijpen dat ik geen geloofwaardig onderdeel kan zijn van een kabinet dat geen dramatische en ultieme versnelling inzet in de Nederlandse klimaatpolitiek.» De Minister gaat vervolgens met deze onderbouwing 220 miljoen euro in een sector stoppen die nog op geen enkele manier heeft laten zien dat hij aan een geloofwaardig klimaatbeleid doet, noch aan verbeteringen voor de leefomgeving. Dat geldt voor de situatie in Nederland. Ik vraag de Minister: dan kun je toch niet volstaan met zeggen dat het geen kernfysica is? Dan moet je toch met meer komen? Dan moet je toch op z'n minst aantonen hoe die dramatische, ultieme versnelling is ingezet, of, zoals mevrouw Van Dijk al terecht zei, als je die 220 miljoen niet besteedt, wat we dan missen aan die dramatische versnelling? Dan heb je toch die plicht om dat te doen? Anders ben je toch niet geloofwaardig?

Minister **Kaag**:
Misschien toch even een persoonlijk feit. Ik vind dat de heer Van Raan veel dingen terughaalt van een demissionaire periode van het vorige kabinet. Dat is prima; ik sta voor mijn woorden. Ik zal die zo ook toelichten. De heer Van Raan haalt er ook een documentaire bij waarin ik gezegd heb: wie zijn deze mensen? Dat was een retorische vraag toen Forum voor Democratie een groot aantal zetels had gewonnen, terwijl toen al bekend was dat er veel antisemitische teksten in die appgroepen rondgingen. Mijn retorische vraag was dus: wie zijn die mensen die zo'n stem uitbrengen? Dit zeg ik nog even voor de helderheid. Het was duidelijk in de documentaire, maar ik zeg het aangezien de heer Van Raan erop terugkwam. Belangrijker is wat de ambitie van dit kabinet is. Die kunt u zien aan de klimaatinvesteringen, de stikstofinvesteringen, onderzoek, onderwijs, de Nederlandse inzet in Fit for 55 en ook in het kader van de luchtvaartsector. Dus ja, ik denk dat ik als Minister en vicepremier geloofwaardig aan dit kabinet kan deelnemen omdat de vier coalitiepartijen de lat ten aanzien van klimaatambitie hoger hebben gelegd. Is alles perfect in de luchtvaartsector? Dat hoort u mij niet zeggen. Wij doen een bod of een voorstel aan dit parlement om toestemming te krijgen voor wat wij zien als een defensief belang. Het wordt niet verkocht als een belang waarvan wij zeggen: als we dít niet doen, dan zal de luchtvaartsector niet verduurzamen. Dat is nooit de voorstelling van zaken geweest. Ik denk dat het belangrijk is dat we goed kijken naar wat er voorligt en naar de argumenten die zijn gebruikt. Er is nooit gesteld dat het heel hard af te bakenen is. Dat is juist het euvel en het dilemma dat we toelichten.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor dit antwoord. Minister Kaag haalt het klimaatbeleid en de Klimaatwet erbij. Ze zegt dat we daarmee stappen zetten. Als dat nou genoeg zou zijn, als daar een soort overshoot in zat, zou je kunnen zeggen: 200 miljoen voor een fossiele club, zonder duidelijke doelstellingen, oké. Eigenlijk mogen we geen ton CO_2 meer uitstoten. Eigenlijk heeft de luchtvaartsector als fair share, naar rato, maar 2,5 megaton CO_2-ruimte voor Nederland. Als we nou een overshoot in dat andere beleid hadden, dan zou ik me hier echt wel iets bij voor kunnen stellen, ook als het niet allemaal precies duidelijk is. Maar dat is helemaal het geval niet. Dat is niet wat meneer Van Raan denkt; dat is wat de wetenschapstoets die we recentelijk gedaan hebben heeft laten zien. Het is redden wat er te redden valt. De Minister moet dus echt met een betere onderbouwing komen. Dit is dan misschien geen dramatische versnelling van het klimaatbeleid, maar ze moet op z'n minst laten zien waar ze dat andere wel gaat doen. Want dat loopt ook niet goed, en dat weet de Minister donders goed.

Minister **Kaag**:
Ik denk dat ik een andere inschatting maak. Dit kabinet is nu vierenhalve maand bezig met de grootste investeringen en ambities op het gebied van klimaatbeleid, stikstofbeleid en andere stappen die gezet worden, ook in Europa. Ik noemde net Fit for 55. We zien overigens ook de noodzaak. Minister Jetten voor Klimaat en Energie is keihard bezig om de energietransitie nog verder te versnellen, niet alleen vanuit geopolitieke overwegingen in verband met de invasie in Oekraïne, maar natuurlijk ook omdat dat vanwege de klimaatdoelstellingen keihard nodig is. Dat blijft een inzet. Maar ik denk dat de heer Van Raan zich sowieso niet kan vinden in de indeling of de richting van de luchtvaartsector. Dat aanvaard ik. Dat respecteer ik. Maar ik denk dat het niet helpt om elk besluit nu in de breedte te gaan bekijken aan de hand van dit besluit dat nu voorligt. Nogmaals, we hebben het over publiek belang, defensief belang, invloed en koers. Minister Harbers zal zich verder uitspreken over de inzet van het kabinet wat betreft de toekomst van luchtvaart, zich baserend op de Luchtvaartnota die er al lag, maar ook op verdere stappen die er gezet kunnen worden. Er zijn tal van voorbeelden, maar dat laat ik graag aan de heer Harbers. De vraag is hoe dat bij elkaar past. Maar niet alles wordt geregeld via deze aandelenemissie; laat dat helder zijn.

De **voorzitter**:
Uw derde interruptie, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat klopt. Dank voor het antwoord. Het klopt: wij zijn het niet eens met hoe het kabinet dit insteekt. Maar dat is de portee van mijn interruptie bij de Minister ook niet. Ik wil dat de Minister uitlegt en verantwoordt dat zij het wel ziet. Zij zegt dan: je haalt er van alles bij. Met alle respect: zij begint zelf over het bredere klimaatbeleid, waarvan we al weten dat het niet genoeg is. Dan is dat best veel in de context van andere landen. Maar toekomstige generaties kopen er helemaal niks voor dat wij zeggen: we deden het beter dan Duitsland. Je moet kijken naar wat er absoluut gezien moet gebeuren. Dan schiet het beleid tekort. Daar begint ze zelf over. Het maakt juist onderdeel uit van het probleem, dat ze zelf vergroot heeft, om het dan weer te verengen door te zeggen: meneer Van Raan haalt er van alles en nog wat bij; we kijken nu naar het aandelending. Ze hoeft mij er niet van te overtuigen dat het niet gaat lukken; daar heeft ze inderdaad gelijk in. Maar ze moet zichzelf overtuigen. Volgens mij is ze dat helemaal niet. Twee. Ze heeft ook nog niet duidelijk kunnen maken waarom deze fossiele investering een dramatische versnelling is, en als dat het niet is, waarom het overige klimaatbeleid dan wel de dramatische versnelling is

waardoor deze fossiele impuls gecompenseerd kan worden. Dat doet ze ook niet.

Minister **Kaag**:
Ik heb geen vraag gehoord. Ik zal niet aan de heer Van Raan vragen of ik van mijzelf overtuigd ben. Daar vertrouw ik mijzelf nog steeds in.
Ik ga dus door. Ik heb nog een best lange beschrijving van het tijdpad, maar we hebben daar geen vragen over gehoord. Ik kan die dus gebruiken, maar ik kijk even naar de Kamer om iedereen nog even mee te nemen in hoe het zo kan. Eigenlijk komt het neer op de vraag of er ergens momenten zijn gemist waarop de Kamer zou zijn geïnformeerd. Ik wil nogmaals bevestigen dat wij niet erg tevreden waren met de druk die op ons gelegd werd om het parlement mee te krijgen. Nogmaals dank voor uw coulance. Het is wel duidelijk dat Air France-KLM ons geïnformeerd heeft. We hebben uw Kamer op 17 mei vertrouwelijk kunnen informeren. Tot die tijd was er echt nog heel veel onduidelijkheid over het besluit, ook over de timing van een mogelijke aandelenemissie. In de brief van 17 mei zijn de kaders geschetst voor waar rekening mee gehouden kon worden bij een emissie op korte termijn, zonder dat er zekerheid was over de exacte datum van aankondiging. Ik weet dat dat begrijpelijkerwijs wat irritatie heeft opgeleverd.
U weet dat het kabinet eerder, in 2021, had besloten om niet mee te gaan in een aandelenemissie. Op dat moment was de positie van Air France-KLM anders. Maar op zondagavond, op 22 mei dit jaar, heeft Air France-KLM ons er na een boardvergadering over geïnformeerd dat ze van plan zijn alsnog tot een aandelenemissie over te gaan. We hebben de onderneming geïnformeerd. Ik hecht eraan om te herbevestigen dat we geen enkele garantie kunnen geven, dat we de Kamer om belet zullen vragen om te kunnen debatteren en dat de intentie van de Nederlandse Staat duidelijk zal zijn, maar dat er geen enkele garantie is op deelname aan de aandelenemissie, natuurlijk onder voorwaarde van de goedkeuring van de beide Kamers. De rest is nu in het kort geschiedenis.
Ik ga nu door met het kopje aandelenbelang. Er is een groot aantal vragen gesteld hierover. Is de Nederlandse board seat gekoppeld aan het aandelenbelang? Dat is niet het geval. Ten tijde van de fusie van Air France en KLM is de afspraak gemaakt dat de Nederlandse Staat een onafhankelijke board member, zoals dat heet, zal krijgen. Als gevolg van de aankoop van aandelen in Air France-KLM in 2019 is de board member niet meer onafhankelijk, maar afhankelijk. In Nederlandse governancestructuren kennen wij dit onderscheid niet. Het klinkt ook bijna tegenstrijdig, maar een afhankelijke board member handelt vanuit het belang van de opdrachtgever, de Nederlandse Staat. Daarvóór handelde de betrokkene natuurlijk ook wel indachtig het belang van de Nederlandse Staat, maar wij konden formeel geen opdrachten geven. Het ministerie overlegt iedere week met de Nederlandse board member en geeft instructies af over belangrijke onderwerpen. Als het belang van de Nederlandse Staat in AF-KL verwatert naar 2%, betekent dat niet dat de board seat komt te vervallen, maar het zou kunnen zijn ... Het is aannemelijk dat de status van de board member dan weer wijzigt van afhankelijk naar onafhankelijk. Oftewel: wij kunnen dan geen instructie meer geven. Dat is natuurlijk wel een fundamenteel belang. Een onafhankelijk lid mag ook geen informatie delen met de Nederlandse Staat. Hij mag dus noch informatie delen, noch instructies ontvangen.
De heer De Jong ...

De **voorzitter**:
Voordat u daartoe overgaat, geef ik meneer Van der Lee de gelegenheid om een interruptie te plegen.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ik heb goed geluisterd, maar het is dus een feit dat we gewoon board member blijven. Met betrekking tot de vraag of het een afhankelijk lid of een onafhankelijk lid wordt, zegt de Minister dat «het zou kunnen». Waar hangt dat dan van af? Wie beslist dat? En is die beslissing, gelet op alle andere financiële prikkels die we al hebben gegeven, niet op een andere manier te beïnvloeden dan alleen door aandelen te kopen? Daar zou ik graag duidelijkheid over hebben, want dat maakt nogal wat uit. Als de situatie blijft zoals die is ... Ik heb zelf ook in boards gezeten en het gaat om de kwaliteit van je argumenten, niet per se om het belang dat je vertegenwoordigt.

Minister **Kaag**:
Ja, idealiter gaat het om de kwaliteit van de argumenten. In principe gaat de board over deze verandering. Met 2% is het aannemelijk dat je sneller wordt weggestemd als men de invloedssfeer wil beperken of veranderen. Je koopt dus een zekere mate van onzekerheid in als je het laat verwateren.

De **voorzitter**:
Ook meneer Grinwis heeft een vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik begrijp dat de Minister hier niet met volledige zekerheid uitspraken over kan doen, maar het verschil tussen onafhankelijk en afhankelijk is helder. Maar is dat gekoppeld aan een bepaald aandelenpercentage? Bij 2% is het dus te veel verwaterd. Is het gekoppeld aan een grootaandeelhouderschap, dus boven 5%? Of is dit niet met een schaartje te knippen?

Minister **Kaag**:
Het is formeel inderdaad niet met het spreekwoordelijke schaartje te knippen. Wij hebben hier intern ook lang over gesproken om te weten wat de triggers zijn en hoe we dit, ook indachtig dit debat, gewoon helder kunnen maken en scherp kunnen stellen wat feitelijk zo is en wat niet. De inschatting is – na rijp beraad, zoals u wel kunt begrijpen – dat het, als we de tweede aandeelhouder kunnen blijven, veel lastiger zal worden om ons letterlijk en figuurlijk van onze stoel af te schoppen. Als er veel meer partners zijn, als wij de minste zijn of 5% hebben, als er nog meer aandeelhouders bij komen, zoals nu het geval is, of als er later dit jaar nog meer aandelen worden afgegeven, zijn we dusdanig klein geworden dat we zeker worden overstemd als men ook een verandering van de board wil. Het is dus niet iets wat ik met honderd procent zekerheid kan zeggen. Het is een aanname. Daar kunt u ons later op afrekenen. Het is een aanname, gebaseerd op een inschatting van de praktijk in het verleden, maar ik kan daar eerlijk gezegd geen harde of vaste garanties voor geven. Dat is het enige wat ik wel kan zeggen.

De **voorzitter**:
Vervolgt u uw betoog.

Minister **Kaag**:
De heer De Jong vroeg, ook indachtig de rol van de kleine of grote aandeelhouder, hoe we voorkomen dat het belang alsnog verwatert als we een kleine aandeelhouder zouden zijn. Zoals ik net al zei, denken wij dat het belang van de Nederlandse Staat verwatert als de Nederlandse Staat bij een eventuele toekomstige emissie niet mee zou doen. In welke mate die verwatering zou plaatsvinden, kunnen we niet voorspellen, want zoals ik net al zei, hangt dat van veel factoren af. Komen er meer aandeelhouders bij of komen er op termijn meer bij? Dan is er sowieso een grotere concurrentiepositie binnen zo'n board. Door de positie die we

nu hebben en die we zouden willen behouden, zijn we tijdig geïnformeerd en weten we ook wat er gaat spelen. Natuurlijk hebben we ook het recht op informatie en het recht op instructie. Dat heeft in principe voordelen. Ik wil wel toezeggen dat als Air France-KLM van plan zou zijn om later dit jaar alsnog een additionele aandelenuitgifte te doen en als de onderneming hier nog niet publiekelijk over heeft gecommuniceerd, ik uw Kamer hierover alvast vertrouwelijk ga informeren. Maar goed, dan zitten we in een ander stramien, want dan zouden we besloten hebben dat we op de 9,3% blijven en dat er een risico is van nieuwe aandelenuitgiftes. Ik ga er overigens niet van uit dat wij dan alsnog weer mee zouden moeten doen. Het gaat om positie bewaken en bewaren.
De heer De Jong vroeg ook of de Minister nog verwacht dat ze nog meer uitgiftes in de nabije toekomst doen. Dat heb ik eigenlijk al beantwoord. Ik denk dat ik dat net heb gezegd. Dit zou heel goed later in het jaar kunnen. We hebben daar geen aanleiding toe, maar ik sluit niets uit. Op dit moment is de ruimte nog onvoldoende voor Air France-KLM, maar het bedrijf is in beweging en heeft ambitie.
De heer De Jong vroeg: hoe veranderen de stemrechten van de grote aandeelhouders, zoals weergegeven op pagina 8 van de nota naar aanleiding van het verslag? Het verslag maakt een inschatting van de toekomstige verdeling van aandeelhouderschap van de grootste aandeelhouders. Wij worden als we mee zouden doen dus de tweede, na de Franse Staat. De Franse Staat moet overigens weer terug naar de oorspronkelijke positie. Dat zal 14,3% worden als het tijdelijke steunkader van de Europese Commissie wordt teruggebracht. De genoemde CMA CGM wil of heeft de intentie 9% van het aandelenbelang te verkrijgen. Daarom willen wij op de 9,3% blijven. Het belang van Delta Air Lines en China Eastern zal afnemen. Dat van China Eastern zal naar verwachting tussen de 2% en 3% komen te liggen en dat van Delta Air Lines tussen de 1% en 2%. Dat maakt wat ons betreft de 2% risicovol.

De heer **Heinen** (VVD):
Als de Fransen inderdaad naar die 9% gaan, is het dan zo dat, gezien hoe het ondernemersrecht werkt in Frankrijk, het stemgewicht ook op die 14% uitkomt, zodat we dan een gelijk stemgewicht hebben in de holding?

Minister **Kaag**:
Dank. Dat was inderdaad het einde van mijn stukje over deze vraag. De stemverhoudingen liggen ingewikkelder. Helaas is het allemaal niet zo eenvoudig, want er is in Frankrijk een wet dat aandeelhouders die twee jaar lang hun aandelen geregistreerd hebben, een verdubbeling van hun stemrecht krijgen. Omdat dit van veel verschillende factoren en andere aandeelhouders afhankelijk is, kunnen wij nog geen inschatting maken van de stemverhoudingen. Ik wil natuurlijk wel toezeggen dat wij, ongeacht het besluit van uw Kamer, daarover zullen rapporteren zodra dat duidelijk is.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan waren er vele vragen over wat het aandelenbelang in Air France-KLM uiteindelijk tot nu toe heeft opgeleverd. Ik geef een aantal voorbeelden. De opzegtermijn van staatsgaranties is verlengd van negen maanden naar vijf jaar. Dat is belangrijk. De Nederlandse board seat is van onafhankelijk naar afhankelijk gegaan, zoals ik al zei. Dat heeft een positief effect gehad op de informatievoorziening en dus de beïnvloedingspositie van Nederland. Ik heb ook al genoemd dat er wekelijks overleg is, met de mogelijkheid om instructies te geven. Over strategische besluiten worden wij van tevoren meegenomen, maar hier moet ik wel de aantekening bij

maken dat geïnformeerd of meegenomen worden niet wil zeggen dat je altijd een dusdanige invloed kunt hebben op de richting die gekozen wordt. Ik denk dat we dat hebben gezien in het kader van het voorbeeld van de samenwerking tussen Air France-KLM met CMA CGM. Het is dus niet altijd een-op-een zo dat Nederland wat zegt en dat de positie die door de board is genomen, dan verandert. De financiële situatie wordt uitgebreid en de financieel directeur, Steven Zaat, zoekt ook steeds de inzichten van de Nederlandse Staat. De afgelopen periode heeft Air France-KLM besloten om een gezamenlijke en heel omvangrijke bestelling te plaatsen voor nieuwe vliegtuigen. Ook hier zijn wij in meegenomen.

De **voorzitter**:
Meneer Grinwis heeft daar een vraag over.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, naar aanleiding van wat de Minister met deze opsomming over de informatiepositie zei, namelijk dat die verbeterd is en dat wij direct onze boodschap kunnen meegeven. Geldt dat ook voor deze aandelenemissie zelf, want dat is toch ook wel een beslissing van strategische waarde? Het gaat om een forse verwatering. Hoe is dat dan precies in zijn werk gegaan? Was onze informatiepositie dan zodanig dat we daarop konden acteren en konden zeggen «het lijkt ons een strak plan» of «nee, dat lijkt ons geen goed plan»? Hoe is dat gegaan?

Minister **Kaag**:
Nou, wij zijn hierin meegenomen, maar ik moet wel zeggen: wij hebben in een eerdere fase, sinds mijn aantreden en dat van de heer Harbers, nog tijd gespendeerd – in de Eerste Kamer met name – aan praten over een mogelijke uitbreiding van de staatssteun, de herkapitalisatie. Dat was dus eerst aan de orde, relatief kort voor deze besluitvorming. Daarna heeft men ervan afgezien. KLM had natuurlijk betere resultaten en wilde al snel voor afbouw kiezen. Air France-KLM wil ook verder in een andere richting en wil zijn concurrentiepositie versterken. Dus wij zijn meegenomen in de richting, maar ik kan niet een-op-een zeggen dat wij hebben staan juichen, van: o, geweldig, wat een goed besluit. Het is een andere manier van informatie en positionering. Maar ik wil graag nog wat specifieke details met u delen in de tweede termijn. Dan laat ik dat even opzoeken. Want er zijn heel veel momenten geweest.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan eigenlijk nog indachtig dit traject: zou de Tweede Kamer besluiten niet over te gaan tot deelname in de aandelenemissie, dan zouden we in de toekomst naar onze inschatting minder geconsulteerd en geïnformeerd worden over strategische besluiten, zowel over fusies of overnames in het netwerk als over de functie van Schiphol. Ik denk dat dat een belangrijk weegmoment is.
Dan waren er vragen van de heer Heinen, mevrouw Van Dijk en de heer Markuszower. Kan de Minister ingaan op de inschatting van het risico op toekomstige emissies en verdere verwatering? Ik heb dat, denk ik, al een paar keer benoemd. We kunnen daar geen echte inschatting van maken, maar ik zou niet willen uitsluiten dat het in de toekomst nog plaats zal vinden. Maar er is niet publiekelijk over gecommuniceerd. Mocht er ons informatie over ter ore komen, dan zullen wij u vertrouwelijk informeren, indachtig het feit dat deze informatie altijd koersgevoelig en bedrijfsgevoelig is.
De heer Stoffer vroeg: is het mogelijk dat Nederland door deelname aan de aandelenemissie meer druk op KLM uitoefent, om beter te voldoen aan

de voorwaarden van het steunpakket? Ik kom zo op de naleving van de voorwaarden. De gesprekken daarover worden in principe alléén met KLM gevoerd. Maar als KLM de voorwaarden niet naleeft, dan spreken wij natuurlijk ook de voorzitter van de raad van commissarissen hierop aan; we hebben regelmatig contact. Wij hebben overigens ook in de discussies die nog leefden bij Air France-KLM over de mogelijkheid om herkapitalisatie aan KLM te verstrekken, bij de holding benoemd hoe belangrijk het is dat KLM echt werk maakt van een aantal stappen en afspraken die gemaakt zijn in het kader van de staatssteun. Wij hebben aangegeven dat we daar meer voortgang in willen zien. De heer Harbers en ik hebben daar wat tijd aan besteed. Wij zullen deze hoofdlijn, als eerste onderdeel van het gesprek met aantredend CEO Marjan Rintel, gaan verdiepen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik had nog een vraag gesteld over de aankoop en de verwatering. Ik weet niet of dit als interruptie geldt; dat laat ik aan u, voorzitter. Ik neem aan van wel. Ik begreep dat het eigen vermogen na deze aandelenemissie nog steeds negatief is. In een bepaling in de Franse wet wordt gezegd: als een eigen vermogen twee jaar lang negatief is, dan moet het bedrijf stappen ondernemen. Mijn vraag is: wat is die deadline? Daar had ik naar gevraagd. Als de deadline dit jaar is, maar het eigen vermogen is niet aangevuld conform die specificatie ... Ik geef de Minister even de tijd om de vraag op te schrijven.

De **voorzitter**:
Laat u niet afleiden, meneer Van Raan. Maakt u uw vraag even af.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik probeerde de Minister tegemoet te komen. Hoe het ook zij, is die grens dan veilig? Als dat niet zo is, dan is de kans op een volgende aandelenemissie alleen maar groter geworden. Is de Minister het eens met die redenering? Of zijn we met deze investering veilig boven de grens gekomen? Dat is mijn vraag.

Minister **Kaag**:
Nou, weet u, en zoals de voorzitter ook weet: vrouwen kunnen multitasken. Ik kan luisteren en schrijven tegelijk. Ik kom er even in de tweede termijn op terug. Ik wil namelijk even met de ambtenaren checken wanneer het tijdpad gaat lopen. Daar hangt de beantwoording van de vraag van de heer Van Raan van af.

De **voorzitter**:
Prima. Dan komen we daar in de tweede termijn op terug. Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan was er een vraag van de heer Van der Lee en mevrouw Van Dijk. Waarom worden er geen voorwaarden gesteld aan de aandelenaankoop? Wij doen mee als normale investeerder. Het is dus totaal verschillend; het is óf steun verlenen óf kapitaalsteun. Er kunnen dus geen voorwaarden aan worden gesteld. Ik heb zelf gevraagd of dit geen kans of mogelijkheid is om enige vorm van conditionaliteit in te bouwen. Bij dit soort emissies is dat echter niet mogelijk. Maar ik herken de vraag.
De heer Grinwis ...

De **voorzitter**:
Voordat u op de vraag van meneer Grinwis ingaat, heeft meneer Van der Lee nog een vraag.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Het is heel helder. Ik had ook al uit de stukken begrepen dat er op geen enkele manier een voorwaarde kan worden gesteld. Als we verder kijken naar de rol van de Nederlandse overheid in de toekomst van de luchtvaart, dan zien we dat we op heel veel terreinen met regelgeving moeten acteren. Dat moeten we nog veel offensiever doen dan we hebben gedaan. Is het gevaar van zo'n positie in de board niet juist dat je in een belangenverstrengeling terechtkomt? We verwachten namelijk van de Nederlandse overheid dat ze een leidende rol neemt om de transitie mogelijk te maken door normering, eventueel door heel gerichte financiële steun, met hele specifieke voorwaarden. Dat botst met het feit dat je aandeelhouder bent. Hoe is dat gewogen?

Minister **Kaag**:
Dat is een heel terechte vraag. Ik zou de heer Van der Lee het liefst willen doorverwijzen naar de aankomende nota Staatsdeelnemingen, naar het nieuwe beleid. Daarin komen een aantal van dit soort aspecten naar voren, zoals internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen, voorwaardelijkheid, verduurzaming, arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. Dat zijn allemaal weegmomenten.
Hebben wij dat expliciet gewogen? Is er een belangenverstrengeling? Nee. Als staatsdeelnemer nemen wij natuurlijk veel deel in andere bedrijven. Wij proberen daar ook het goede te doen. Wij gaan niet op de stoel van het bestuur zitten. Tegelijkertijd dringen wij wel aan op naleving en verandering. Wij – ik bedoel daarmee dit kabinet of een volgend kabinet – voelen ons vrij om de juiste regelgeving te introduceren, als daar politieke wensen toe zijn.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met de beantwoording van een van de vragen van meneer Grinwis. Daar was u gebleven, volgens mij.

Minister **Kaag**:
Ja. De heer Grinwis vroeg: we hadden al invloed voordat we aandeelhouder in de holding waren, waarom is het nodig om meer te doen? Wij zien toch echt een verschil. Voordat de Nederlandse Staat aandeelhouder was in Air France-KLM was de ervaring dat we niet of onvoldoende werden meegenomen. Dat bleek bijvoorbeeld bij de deelname van Delta Air Lines en China Eastern. Toen die een aandeel kregen in Air France-KLM werden we geïnformeerd toen het al besloten was. Ik kan me ook wel voorstellen dat u zegt: informatie om vijf voor twaalf of vijf over twaalf krijgen maakt niet zo veel uit; het gaat om informatie op het juiste moment en nog de kans hebben om bij te koersen of, sterker nog, meegenomen worden in besluitvorming en daar invloed op kunnen hebben. Dat is natuurlijk de intentie van het kabinet. Wij denken dat dat aandeel kunnen vasthouden van de 9,3% waar het hier om gaat, daarbij gaat helpen.
De heer Nijboer vroeg terecht: wat is het gevolg van de afbetaling van de lening? Hoe kijkt de Minister naar de bonus van Ben Smith? Over dat laatste kan ik heel duidelijk zijn. Ik heb al eerder publiekelijk gezegd, maar ook een aantal malen tegen de heer Smith zelf, dat ik het onbegrijpelijk en ongepast vind dat dit soort bonussen worden uitbetaald. Ik kan u zeggen dat ik daar nou niet een glimlach voor terugkreeg, maar het is een heldere boodschap die door Nederland wordt uitgedragen, consistent, ook door het vorige kabinet en dat daarvoor. Maar, en ik geloof dat mevrouw Van Dijk dat al benoemde: er is in andere landen een totaal andere appreciatie van bonussen dan in Nederland. Wij staan alleen wat betreft de reikwijdte van onze mening of positie en hebben ook geen verandering weten te bewerkstelligen. Op grond van het tijdelijk steunkader van de Europese Commissie is er wel een verbod op het uitkeren van bonussen, en dat

weet de heer Nijboer ook. Maar een verbod is een uitstel van betaling, want als de 75% staatssteun is terugbetaald, kan tot uitbetaling van de achterstallige bonussen worden overgegaan.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Best slappe voorwaarden zijn dat eigenlijk, bij uitstel van bonusbetaling. Ziet de Minister ook dat met deze aandelenemissie en de aflossing van de Franse lening de bonusuitbetaling juist dichterbij komt en dat dat wel heel wrang is, ook gegeven de opstelling van het Nederlandse kabinet, waar ik het helemaal mee eens ben?

Minister **Kaag**:
Ik kan dat alleen maar beamen. Wij gaan dit nog een keer bespreken. We kunnen alleen maar nog eens tegen Air France-KLM en de heer Ben Smith persoonlijk zeggen dat wij dit ongepast vinden en dat we bij afbetaling van de staatssteun in Frankrijk niet in de krant willen lezen dat dan opeens ook nog de bonus is uitbetaald. Ik denk dat de board daar ook zelf verstandig in moet wegen. Verder is het heel wrang.

De heer **Heinen** (VVD):
Ja, en dit is gewoon ook het eerlijke antwoord. Nederland stemt tegen, maar we hebben geen meerderheid om dat af te dwingen. Tegelijkertijd is er wel een andere route om wat aan die regelgeving te doen. Dat zit in het Europese staatssteunkader. Ik heb in het verleden ook opgeroepen: laten we nou werk maken van het aanscherpen van dat staatssteunkader. In de stukken lees ik dat het kabinet zich daar wel voor heeft ingezet, maar eigenlijk bakzeil haalde bij de Commissie, die zei: ja, we horen u, maar we gaan het niet aanpassen. Tegelijkertijd loopt het tijdelijke staatssteunkader af. Mijn vraag is: mocht het staatssteunkader nou hernieuwd worden – of anders binnen de huidige staatssteunregels – blijft het kabinet zich dan wel inzetten om die regels aan te scherpen? Het zit voornamelijk op die aandelenbonussen, want daar zit het ongemak bij de hele Kamer. Op zich zijn die bonussen goed dichtgesnoerd. Maar er leek hier toch een loophole in te zitten. Ik zou het zonde vinden als het kabinet zegt: we hebben het geprobeerd, maar we kregen nul op het rekest en daar blijft het bij. Ik zou graag horen dat het kabinet daar een inspanningsverplichting bij voelt, ook voor de komende jaren, om bij elke gelegenheid te proberen die Europese regelgeving dicht te snoeren.

Minister **Kaag**:
Ik kan daar volmondig ja op zeggen, maar ik maak ook een aantekening, want het is natuurlijk wel zo dat er in het kader van de huidige crisis vaker Europabreed gesproken wordt over al dan niet staatssteun. Het is dan belangrijk dat we deze kans grijpen om dit soort dingen uit te sluiten.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik had aan de Minister de bredere vraag gesteld in hoeverre zij actief of effectief genoeg heeft gehandeld, gegeven de huidige positie van de Staat als aandeelhouder, maar dit is natuurlijk wel een concreet voorbeeld en ook het meest wrange voorbeeld. Heeft de Minister het gevoel dat zij alles heeft gedaan wat zij kon doen om die bonus tegen te houden? Dan heb ik het bijvoorbeeld ook over pogingen om coalities te smeden in aandeelhoudersvergaderingen en om met andere aandeelhouders het gesprek aan te gaan om ze te overtuigen van het Nederlandse standpunt. Is daar alles aan gedaan wat gedaan kon worden of is de Minister voornemens om in de toekomst wat effectiever op te treden in dit kader?

Minister **Kaag**:
In de korte periode dat het kabinet er zit, hebben wij op veel momenten die gesprekken gevoerd, ook op het hoogste niveau. Er zijn kennelijk

– maar dat moet ik even uitzoeken en daar zal ik in tweede termijn op terugkomen – meer tegenstemmers geweest dan alleen wij. Ik dacht dat alleen wij dat waren, maar dit is dus goed nieuws. We hebben de balans overigens nog niet, dus we zullen er ook absoluut mee doorgaan. Ik denk wel dat we dat op verschillende niveaus moeten doen, consistent en altijd politiek. Ik heb het zelf ook bij de Franse Minister aangekaart. Dit is het onderdeel waarvan je ook kunt zeggen dat je er een «dialogue de sourds» over kunt hebben, want in Frankrijk is het anders geregeld. Het is ook bekend als een Nederlands standpunt. Het antwoord is dus: ja, wij zijn er heel scherp op, op alle niveaus en in alle gesprekken. We zullen dat ook doorzetten. En als we inderdaad meer coalities kunnen smeden, dan gaat dat in de toekomst helpen. Ik zal in de tweede termijn overigens nog bevestigen hoeveel tegenstemmers er zijn geweest en wie dat zijn geweest en of we een beetje de balans kunnen veranderen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
De heer Grinwis heeft gevraagd waarom het 9,3% moet blijven. Volgens mij heb ik al namens het kabinet aangegeven waarom we denken waarom we de tweede of een grote aandeelhouder moeten blijven in verhouding tot alle anderen, namelijk vanwege de positie die we dan innemen en dat verwatering afbreuk doet aan wat we willen bereiken via deze deelname. De heer Stoffer heeft gevraagd wanneer de tijd rijp is om de staatssteun in te trekken. Op dit moment is er geen reden om het steunpakket in te trekken. Bovendien mogen we dat ook niet. Dat is de harde werkelijkheid. Dat is namelijk afgesproken met de banken. Bij het steunpakket zelf zijn afspraken gemaakt over de duur van het steunpakket en binnen welke termijn de staatssteun moet worden terugbetaald. Zoals u weet, is KLM daarmee begonnen. KLM zelf heeft aangegeven dat het bedrijf de steun verder zal afbetalen zodra de financiële situatie dat toelaat. Na de volledige terugbetaling komt er ook een einde aan de verleende staatssteun.
Ik kom zo nog op de vraag over een aantal voorwaarden en over wat wij vinden van de rapportage van de staatsagent.

De **voorzitter**:
Maar dan ga ik eerst gelegenheid geven voor interrupties. Allereerst de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik zat nog even te kauwen op het antwoord van de Minister zojuist over die 9,3%. Op zichzelf was dat een helder antwoord. Het kabinet wil dus dat Nederland de tweede aandeelhouder blijft. Daarmee wordt dus de pariteitsgedachte uit 2019 definitief losgelaten. Toen was het idee om een gelijke positie als die van de Fransen te hebben. Ik weet dat er sprake is van twee jaar vertraging en van stemrecht maar op een gegeven moment heb je een zwaardere stem als je een groter aandeel hebt dan de ander. Mijn vraag is in retrospectief dan de volgende. Wat zegt het dan dat we vorig jaar dat moment hebben laten gaan? Was toen al het besluit genomen in het toenmalig kabinet om te kiezen voor een positie als tweede aandeelhouder en wanneer is bewust afscheid genomen van die pariteitsgedachte? Die 9,3% is in die zin ook maar een toevallige resultante van ontwikkelingen uit het verleden.

Minister **Kaag**:
Ja, en een recent verleden met een coronacrisis. De aankoop van 2019 is gevolgd door staatssteun en een totaal andere situatie en nu natuurlijk weer. De Fransen zijn op een gegeven moment verdubbeld van 14% naar

28%. Door op dat moment niet mee te doen hebben we de pariteitsgedachte in 2021 de facto losgelaten. De Fransen hebben er ook wat voor moeten inleveren, bijvoorbeeld slots op Orly, en er zijn toen andere keuzes gemaakt. In dit geval is de inschatting dat we met 9,3% qua informatie, invloed en een hand aan het stuur, weliswaar op afstand want we zitten niet in de raad van bestuur, ongeveer evenveel kunnen bereiken als op een andere manier. De vraag is misschien ook omgekeerd: zou deze Kamer willen instemmen met meer? Ik hoor graag of er nog meer aandelen moeten worden ingekocht. Dan ga ik dat snel uitzoeken, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**:
Uw vierde, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Die waag ik er dan nog even aan. In de schriftelijke ronde heb ik gevraagd naar opties voor meer en minder om dat goed in beeld te hebben. De Minister zegt eigenlijk met andere woorden: 9,3% is, hoewel misschien met een zekere toevalligheid tot stand gekomen, op dit moment gewoon de beste positie; lager is dus niet verantwoord. Als je omlaaggaat, dan gok je te veel. Dan neem je te veel een voorschot op de toekomst, die weleens zo kan uitpakken dat we dan niet meer de tweede aandeelhouder zijn, maar de derde, vierde of vijfde, als ik het goed begrijp. Daarom zegt de Minister, als ik een voorstel voor 5% of ietsje meer overweeg: niet doen, dat is niet verstandig.

Minister **Kaag**:
Deze discussie heb ik zelf met de ambtenaren en ook binnen het kabinet gehad: kunnen we hetzelfde bereiken met minder? Uiteindelijk zijn we erop uitgekomen dat dat te risicovol was, omdat we niet kunnen uitsluiten dat er in de toekomst weer tot aandelenafgifte zal worden overgegaan. Zoals ik al eerder beschreef, denken we dat CMA CGM zal uitkomen rond de 5%. Als wij op 5% koersen, dan zijn we een van de velen, ondanks het feit dat wij de Nederlandse Staat vertegenwoordigen. Dat wordt te verwaterd door de aantallen en door het percentage zelf. Dan moet je je afvragen of het überhaupt nog de moeite waard is.

De **voorzitter**:
Meneer Stoffer had ook een vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee, de Minister gaf aan dat ze nog terugkwam op wat ik eigenlijk wilde vragen, dus geen interruptie.

De **voorzitter**:
Zuinigheid met vlijt. De Minister gaat verder.

Minister **Kaag**:
Ik weet even niet wie deze vraag stelde: als de voorwaarden niet worden nageleefd, kan het steunpakket dan worden opgeëist en teruggevorderd? Ik heb al eerder gezegd dat we het steunpakket conform afspraken met de banken niet kunnen opzeggen. We kunnen ook niet eisen dat de lening onmiddellijk wordt terugbetaald. Wij willen als Staat betrouwbaar blijken richting de banken, maar natuurlijk ook richting KLM. Volgens mij heb ik de vraag net al beantwoord.
Blijft KLM gebonden aan de steunvoorwaarden?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Voorzitter?

De **voorzitter**:
Wat is er, meneer Van der Lee?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
De vraag is: welke consequenties zitten er precies vast aan het niet nakomen van de voorwaarden? Er zijn op een aantal punten ernstige omissies. Ik ben benieuwd hoe u aan de belastingbetaler uitlegt dat we deze stap wel zetten. Die kan gewoon gepercipieerd worden, en met reden, als een premie zetten op het niet nakomen van voorwaarden. Welke consequenties zijn er überhaupt aan verbonden als die voorwaarden niet worden nageleefd? Of is het gewoon een wassen neus geweest vanaf het begin?

Minister **Kaag**:
Nee. Ik begrijp deze vraag heel goed. Eerlijk gezegd had ik op dit punt een paar losse vragen, maar ik kom nu bij het hele stukje over de staatsagent. Dat gaat natuurlijk ook in op het naleven, niet naleven of te traag naleven van de voorwaarden die zijn gesteld en op het handelingsperspectief dat wij in eerste instantie verwachten van KLM, en ook wat wij kunnen doen. Ik ben het met de heer Van der Lee eens dat het onacceptabel is dat er, in ieder geval in de perceptie, zo lichtvaardig wordt omgegaan met staatssteun die verleend is onder zeer moeilijke omstandigheden. Het is immers belastinggeld. Minister Harbers en ik – Minister Harbers zal daar ook nog verder over spreken – hebben op alle niveaus zeer intensieve gesprekken gevoerd met KLM om de raad van bestuur, de CEO en iedereen bij Air France-KLM ervan te doordringen dat het wat ons betreft echt menens is en dat er voorwaarden zijn. We hebben gezegd dat er goed vertrouwen is geschonken, en dat daar legitieme eisen tegenover staan. Dat zijn geen nieuwe voorwaarden en geen andere afspraken, zoals soms werd gesteld. Het gaat puur om het nakomen van de voorwaarden waaronder staatssteun is geleverd. Wij nemen dit dus zeer serieus.
U zegt: wilt u dan geen stok achter de deur hebben en bij wijze van spreken dreigen met het opzeggen van die staatssteun? Ik denk dat dat moment er niet is. We hebben ook afspraken met de banken. Maar er treedt een nieuwe CEO aan, Marjan Rintel. We hebben al om een gezamenlijk gesprek met haar gevraagd, op dag twee van haar aantreden, zou ik bijna letterlijk willen zeggen, om dit hele gesprek met elkaar voort te zetten en te bespreken wat het plan is en hoe die versnelling wordt georganiseerd in het nakomen van alle afspraken over de breedte van de voorwaarden waaronder staatssteun is geleverd.
Dan kom ik meteen op de rol en de aanwezigheid van de staatsagent en zijn rapportage.

De **voorzitter**:
Toch wil meneer Van der Lee daar niet op wachten, zie ik. Hij wil zijn laatste interruptie plegen.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ja, die zet ik wel in. Eigenlijk zegt de Minister nu duidelijk: er is geen enkele consequentie verbonden aan het niet nakomen van de voorwaarden, behalve dan dat het kabinet serieus met u in gesprek gaat. Dat is wat ik de Minister hoor zeggen. Ja, dan weet ik het wel als bedrijf. Er moet toch nog wel íéts zijn tussen het terugtrekken van alle steun en het voeren van een serieus gesprek? Neem alleen al het feit dat die belastingconstructies nog steeds bestaan, dat er niet is ingegrepen. Dat is toch onuitlegbaar?

Minister **Kaag**:
Ja. Ik was zelf niet bij deze debatten, en ik weet ook niet of de heer Van der Lee daarbij was, maar twee jaar geleden is deze Kamer akkoord

gegaan met deze formulering van de voorwaarden. Anders zouden de banken namelijk niet akkoord zijn gegaan. We worden helaas geconfronteerd – dat deel ik helemaal met de heer Van der Lee en anderen – met een zeer gebrekkige naleving van de voorwaarden. Dat hadden we niet verwacht. Ik zal niet zeggen dat het de intentie was. Het bedrijf heeft moeten opereren onder zeer moeilijke omstandigheden: een coronacrisis en reizigers die wegbleven. Minister Harbers en ik zitten er ook echt bovenop. Ik begrijp de frustratie van de heer Van der Lee. Het is twee jaar geleden wel zo met deze Kamer overeengekomen. In alle gesprekken via de staatsagent, maar ook de gesprekken die wij zelf voeren, drukken wij er bij KLM op dat er hier echt sprake moet zijn van aantoonbare, meetbare naleving. Dat is de realiteit. Ik ga het niet mooier maken dan het is, maar ik heb wel een positieve verwachting, ook van het aantreden van mevrouw Rintel. Er wordt werk van gemaakt. Men is doordrongen van de serieusheid van de zaak. 2020 en 2021 waren hele moeilijke jaren. Er zijn ook goede stappen gezet, maar wat ons betreft, en wat u betreft, is het verre van voldoende. Dat is ook gedocumenteerd door de staatsagent.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan een algemeen punt ...

De **voorzitter**:
O, toch niet. Meneer Nijboer wil hier nog wat over zeggen.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Normaal gesproken springt een bedrijf met staatssteun in het gelid als de Minister van Financiën zoiets zegt. Ik vraag me steeds meer af of dat wel gebeurt. Houdt KLM zich aan de afspraken die ze hebben gemaakt? Er is voor vele miljarden staatssteun gegeven, ook kredietgaranties en zo, wat ook staatssteun is. Anders waren ze failliet gegaan. De PvdA heeft dat ook gesteund, maar wel onder stringente voorwaarden, van belastingconstructies tot het inleveren van salaris door piloten. Als dat twee jaar later gewoon allemaal terzijde wordt geschoven, dan moeten er wel consequenties zijn.

Minister **Kaag**:
We moeten niet doen alsof het bedrijf helemaal niets heeft gedaan. Dat heeft de staatsagent nooit geconcludeerd. De staatsagent heeft in eerdere rapportages gezegd dat er wat betreft kostenreductie op delen goed is geleverd. Waar wij eerder over hebben gewisseld en waar Minister Harbers en ikzelf onze enorme onvrede over hebben uitgesproken, ook in deze Kamer, is het faciliteren van belastingontwijking. Dat moet echt aangepakt worden. Of neem de verduurzaming of het monitoringsplan dat opgesteld moet worden. Wij hadden al een eisenpakket neergelegd. Intussen is er, zoals u weet, een verandering van CEO. Ik denk dat het ontzettend belangrijk is dat we de nieuwe CEO nog eens wijzen op de eisen, de voorwaarden en het plan dat moet worden neergelegd. Ik heb hoge verwachtingen dat er geleverd gaat worden. Ik wil verder niet ingaan op de inhoud van onze gesprekken. Ik begrijp heel goed dat u zegt dat de Staat een beetje genegeerd wordt en KLM er niet genoeg werk van maakt. Ik denk dat we in alle eerlijkheid moeten erkennen dat we de coronaperiode nog niet zo lang geleden achter ons hebben gelaten. Dat neemt niet weg dat er veel duidelijker en aantoonbaar stappen hadden moeten worden gezet op bepaalde terreinen. Minister Harbers komt daar nog op terug.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik vind dat er een enorm verschil is tussen de bonus voor Ben Smith – wij hebben een oordeel, er wordt gestemd en vervolgens worden wij overstemd – en de staatssteun aan KLM. Daarbij zijn wij partij. Wij hebben daarover afspraken gemaakt. Er is een werkgroep opgericht. In mei bleek dat deze werkgroep onverrichter zake was opgeheven. Dat gaat over die fiscale constructies. Voor loonsverhoging is best wat te zeggen als het gaat om de bagageafhandeling, maar niet voor piloten. Die wordt gewoon aangekondigd, zonder overleg. Dan denk ik: waar zijn we mee bezig? Er is toevallig ... Dat is niet toevallig. Er is een nieuwe CEO. Het moet toch meer zijn dan alleen dat? Het Rijk moet dan toch ook zeggen: waar zijn we mee bezig?

Minister **Kaag**:
Zeer zeker, maar wij zeggen ook in «no uncertain terms», in zeer duidelijke bewoordingen, wat wij ervan vinden, wat wij verwachten. Dat zeggen wij tegen de raad van bestuur, de CEO en alle anderen. Ook Air France-KLM, de holding zelf, moet zorgen dat KLM levert. Het is een eis. Het is geen legitieme verwachting maar een eis. Het is natuurlijk wel zo dat we in een interim-fase zitten en dat binnenkort de nieuwe CEO aantreedt. Ik denk dat we haar een gerede kans moeten geven om versneld tot oplossingen te komen. Ik ben het ook met u eens dat het niet zo kan zijn dat afspraken over bijvoorbeeld loonkortingen voor degenen die het meest verdienen niet worden nagekomen. Op lonen tot anderhalf keer modaal moet niet gekort worden. Dat delen wij. Dat zijn niet de salarissen waarop de besparingen voor KLM gehaald moeten worden. Dat is eenduidig, daar is geen enkele discussie over. Het is nu zaak dat KLM aantoont dat de staatssteun die toen is gegeven, in de totaliteit verdiend wordt. In feite zijn dat morele afspraken. Zeker wat de verduurzamingsagenda betreft – ik verwijs u naar Minister Harbers, omdat het verbonden is met wat we proberen te doen met Schiphol – is het belangrijk dat we nu duidelijke stappen zien. Deze Kamer heeft terecht een interim-rapport gevraagd aan de staatsagent. Ik heb het op hetzelfde moment ontvangen als u. We hebben KLM hier vandaag nog niet over kunnen spreken. Wij gaan dat in de breedte doen, als de formele derde rapportage van de staatsagent binnen is. Het is belangrijk, zoals ik zei, de afspraak over matiging van arbeidsvoorwaarden, structurele kostenreductie en het stoppen van het faciliteren van mogelijke belastingontwijking nu te regelen. Wij gaan dit doen met Marjan Rintel. Ik kan de toezegging doen – en dat zal Minister Harbers ook doen – dat wij dit zeer serieus nemen. We kunnen altijd nog kijken hoe we op een of andere manier een stok achter de deur kunnen houden, maar conform de afspraken die twee jaar geleden zijn gemaakt, zijn die afspraken er formeel niet.

De **voorzitter**:
Meneer Heinen heeft ook nog een vraag.

De heer **Heinen** (VVD):
Ik wil me wel aansluiten bij de zorgen, misschien wel frustratie, van de heer Van der Lee, omdat het toch niet zo kan zijn dat we voorwaarden stellen, maar dat we geen stok hebben om die voorwaarden na te laten naleven. Ik hoor bij de Minister de gedeelde frustratie. Ik twijfel geen moment aan de intentie om die duidelijk te maken aan het bedrijf. Formeel klopt het ook wat de Minister zegt, namelijk dat we hebben ingestemd met het pakket dat voorligt en met de voorwaarden. Ik zou dan toch het kabinet willen uitdagen om creatiever buiten de voorwaarden te kijken naar wat de mogelijkheden zijn om het bedrijf toch te dwingen, mocht in de toekomst blijken dat ze echt achterlopen in het nakomen van de voorwaarden. Het bedrijf opereert met vergunningen. Je wilt de

nucleaire knop niet inzetten; er zijn natuurlijk creatievere manieren om een bedrijf te dwingen om gewoon aan de voorwaarden te voldoen.

Minister **Kaag**:
Zeer zeker. Daar zijn wij ook al in stilte mee bezig. Ik wacht even tot de heren ...

De **voorzitter**:
De Minister is aan het woord.

Minister **Kaag**:
Ik ben blij dat de heer Heinen van de VVD dit zegt. Wij zijn er ook al mee bezig om uit te zoeken wat we wel kunnen doen, maar ik ga niet zeggen: we gaan deze of die route bewandelen, voordat ik weet dat het ook echt kan. Tegelijkertijd is het echt zaak om de nieuwe CEO een kans te geven. Ik denk dat zij het debat over de KLM de laatste maanden echt wel heeft gevolgd en dat zij grote stappen wil zetten. Dat weet ze ook al.

De **voorzitter**:
Zijn we al toegekomen aan het volgende mapje?

Minister **Kaag**:
Ik denk het wel. De heer Alkaya vraagt of ik een plan kan maken voor activistisch aandeelhouderschap. Dat ligt in de lijn van de debatten die de heer Alkaya en ik soms voeren over staatsdeelnemingen. Hij vraagt of ik bereid ben de strategie van Air France-KLM aan te passen aan de toekomst. We proberen als aandeelhouder al actief deel te nemen. We verschillen er misschien een beetje in, maar ik denk dat actief aandeelhouderschap een belangrijk element zal zijn in de Nota Staatsdeelnemingen die hopelijk de komende weken met uw Kamer wordt gedeeld. We zullen ook in het debat met u meenemen hoever u denkt dat de Staat als staatsdeelnemer moet gaan en kan gaan. We willen niet op de stoel van de raad van bestuur gaan zitten. Tegelijkertijd begrijp ik heel goed, als je staatsdeelneming bent, dat je vraagt: wat mogen we verwachten en wat zijn de eisen die we stellen op het gebied van duurzaamheid, looneisen, arbeidsvoorwaarden et cetera? In feite komt dat ook terug in het debat over KLM. We zijn niet zomaar een aandeelhouder, maar het ontwikkelen van een strategie blijft natuurlijk aan de onderneming zelf.

De **voorzitter**:
De heer Alkaya wil daar nog wat over vragen.

De heer **Alkaya** (SP):
Ja, want ik word hier wel voor een dilemma geplaatst. Ik juich het toe dat er in een nieuwe nota over staatsdeelnemingen een nieuwe visie wordt ontwikkeld door het kabinet. Ik kijk daar erg naar uit, maar de nota zal pas komen na het moment waarop wij hierover stemmen. Als ik kijk naar hoe het aandeelhouderschap bij KLM is ingevuld, dan ben ik daar gewoon niet tevreden over. Ik ben niet principieel tegen het aangaan van een staatsdeelneming in KLM, maar het zou meer moeten opleveren qua verbetering van de arbeidsvoorwaarden, verduurzaming en dergelijke. Nu verwijst de Minister naar een nota die pas na dat moment komt. Snapt de Minister dat ik dan in een moeilijke situatie word gebracht?

De **voorzitter**:
Dat is een heldere vraag.

Minister **Kaag**:
De heer Alkaya heeft helemaal gelijk. Ik heb daar ook niet helemaal een eenduidig antwoord op. Het is natuurlijk makkelijker als we 100%

aandeelhouder zijn dan 50%, 40% of 9,3%. Maar ik begrijp de inzet. Ik denk dat het een zorgvuldige balans is. Wij gaan niet op de stoel van de raad van bestuur zitten. Tegelijkertijd zijn er een aantal weegmomenten, keuzes of posities die we innemen. Maar ik probeer me voor te stellen waar de heer Alkaya nu aan denkt. Denkt hij bijvoorbeeld aan de arbeidsvoorwaarden van KLM-personeel? Denkt hij aan de contractduur? Dat zijn natuurlijk vragen waar ik niet zomaar een eenduidig ja of nee als antwoord op kan geven. Dat is niet aan de Staat op deze manier.

De heer **Alkaya** (SP):
Dat begrijp ik. Maar een aandeelhouder kan natuurlijk wel in de aandeelhoudersvergadering het standpunt innemen dat het bedrijf een voorbeeldrol op zich zou moeten nemen qua arbeidsvoorwaarden, en bijvoorbeeld iedereen in de onderneming een leefbaar loon van minimaal € 14 per uur zou moeten betalen en de bestuurders daarop zou moeten kunnen aanspreken. De aandeelhouder, of de vergadering, neemt op dat moment niet het besluit om dat te gaan doen. Maar die draagt het bestuur wel op om zo'n soort strategie te gaan ontwikkelen. Die rol, namelijk van een activistische aandeelhouder die voorop wil lopen als het gaat om het geven van het goede voorbeeld aan de samenleving wat betreft arbeidsvoorwaarden of duurzaamheid, heb ik de afgelopen tijd wel gemist. Daar zijn dus voorbeelden van, zoals de kostenreductie en hoe die is ingevuld bij KLM. De onregelmatigheidstoeslag ging er ook af bij de mensen die maar een modaal inkomen hebben of onder de anderhalf keer modaal verdienen. Dan voldeden ze dus wel aan de eisen. Maar in de praktijk ging toch een flink deel van het inkomen van die mensen erop achteruit. Dat is nou typisch zoiets waarvan ik denk: moeten we dat soort taferelen bij staatsdeelnemingen willen? Hoe gaan we dat in de toekomst voorkomen? Ik zoek naar een intentie van de Minister om dat soort situaties in de toekomst te voorkomen en haar rol als aandeelhouder daar optimaal voor te benutten.

Minister **Kaag**:
Ik kan de richting geheel steunen. U zult dat ook terugvinden in de nota Staatsdeelnemingen, want die is ook integraal gebaseerd op maatschappelijk verantwoord ondernemen. Daar horen al dit soort voorbeelden in de praktijk veelal bij. Een leefbaar loon, een eerlijk loon, goede arbeidsvoorwaarden; het gaat er altijd om dat de sterkste schouders de zware lasten zullen dragen. De specifieke voorbeelden die u aandraagt, zijn dan wat lastiger. Ik kan nu niet zeggen dat we er altijd voor zullen zorgen dat de korting niet op die manier plaatsvindt. Maar ik denk dat wij ons via staatsdeelnemingen heel duidelijk zullen richten op verantwoord ondernemen, heel specifiek toegepast. Het is een pijler van het nieuwe beleid.

De heer **Alkaya** (SP):
Wanneer kwam die ook alweer?

De **voorzitter**:
Kunt u nog zeggen wanneer de nota Staatsdeelnemingen komt?

Minister **Kaag**:
Ik zeg via de voorzitter tegen de heer Alkaya: voor de zomer.

De **voorzitter**:
Dat is sneller dan je denkt.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Ik heb misschien een aanvulling. Ik druk ook op dat beleid, omdat ik denk dat het echt een belangrijke haak voor de toekomst gaat worden. Staat er

bijvoorbeeld ook in wat we doen als er te vaak een loopje wordt genomen met bepaalde staatsdeelnemingen?

Minister **Kaag**:
Dat moet ik even in tweede termijn bevestigen, want het is een heftig document van 50 of 60 pagina's. Maar de voorwaarden voor en het handelingsperspectief onder de omstandigheden van die naleving zijn natuurlijk belangrijk. Want dat valt of staat met de compliance. Daarom wordt er Europees gezien natuurlijk ook gesproken over wetgeving voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dat is daarom.

De **voorzitter**:
Daar komen we in tweede termijn op terug. Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan waren er nog vragen over het budgettaire kader. Waarom moet Nederland opdraaien voor de afkoop van Franse steun? Dat was de vraag zoals gesteld door de heer Van der Lee en de heer Heinen. Dat was misschien niet helemaal letterlijk, verbatim, de vraag. Het doel van de deelname aan de aandelenemissie is natuurlijk om verwatering tegen te gaan; dat hebben we al gezegd. Het is aan de directie van Air France-KLM om bekend te maken hoe zij de aandelenemissie vorm wil geven. Zij zal ook besluiten over de allocatie van de opbrengst van de aandelenemissie. Ik begrijp de zorg en de gedachte: u betaalt 75% af en dat is dan direct of indirect ook mogelijk gemaakt door Nederlands belastinggeld. Zoals de heer Heinen in het debat aangaf, kan het natuurlijk ook zo zijn dat 75% van het Nederlandse belastinggeld juist wordt aangewend voor versterking van het eigen kapitaal. Dat weten we dus niet, maar ik begrijp de beeldvorming. Ik kan het niet uitsluiten. Uiteindelijk gaat het ons om het versterken van de positie en van de vermogenspositie van het bedrijf.
De heer Stoffer stelde mij een begrotingsvraag: ben ik bereid dekking te zoeken voor de transactie of in de toekomst dekking te zoeken voor een transactie? Zoals de heer Stoffer weet, is het formele antwoord dat in het coalitieakkoord is vastgelegd dat dekking conform begrotingsregels niet nodig is. In principe is er geen aanleiding om daarvan af te wijken. Er staat namelijk ook bezit tegenover. Dat moet ook de heer Stoffer aanspreken, maar ik begrijp de vraag. Mocht in de toekomst een dergelijke situatie plaatsvinden, dan is het altijd belangrijk om opnieuw te wegen of er alsnog dekking gezocht moet worden.

De **voorzitter**:
Dit roept toch een vraag op bij meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ja, in die zin dat ik even wil kijken of we bij elkaar kunnen komen. Dank voor het antwoord. Ik snap heel goed dat, als je iets koopt, het daartegenover staande bezit aan aandelen dat formeel dekt. Maar we hebben de vorige keer gezien dat we er een hoop geld in staken en dat dat is verdampt. Daarmee loopt de staatsschuld op. Het gaat mij eigenlijk gewoon om degelijk financieel beleid, waarmee we de staatsschuld niet alsmaar laten oplopen. Ik denk dat dat ook de Minister van Financiën aanspreekt. Dit is ook bij staatsdeelnemingen zo. Wellicht kan de Minister dus in dat visiedocument meenemen dat we bij toekomstige deelnemingen heel nadrukkelijk ook kijken wat zij betekenen voor de staatsfinanciën en of ze niet zomaar gaten laten vallen. Dat doen we niet «zomaar», maar dat hebben we de afgelopen periode toch gedaan. Dat zou mij wel helpen, omdat je dan zicht krijgt op ons toekomstbeeld.

Minister **Kaag**:
Ja, ik ben graag bereid dat te doen. Het kan natuurlijk zijn dat dat voorwaardelijk wordt beschreven. Het wordt nooit een volmondig ja, nee of never nooit, maar ik denk dat dit wel belangrijk is, want ik vind het ook zelf goed om dit iedere keer ... In de voorbereiding – niet op het debat, maar op het besluit of het intentiebesluit – heb ikzelf ook gezegd: moeten we niet al dekking zoeken? Dat is een gerede vraag, ondanks het feit dat de begrotingsregels deze afspraak hebben. Het zijn altijd weer risico's die je mogelijkerwijs op je neemt.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Kaag**:
Dan was er een vraag van de heer Markuszower in de categorie overige, overigens niet omdat ik zijn vraag daarin heb geplaatst, maar omdat daar een aantal vragen toe behoren. Waarom wordt KLM niet verkocht? Ik denk dat u bedoelde: is er een risico dat KLM verkocht kan worden aan de hoogste bieder, zoals Qatar Airways? Zoals de heer Markuszower weet, is dat formeel een beslissing van de holding Air France-KLM, die het merendeel van de aandelen heeft. Als Nederlandse Staat zien wij de toekomst van KLM echt binnen de holding Air France-KLM. Ik heb gehoord dat de heer Markuszower de mening is toegedaan dat KLM eigenlijk weer totaal in Nederlandse handen of onafhankelijk zou moeten zijn. Ik denk dat dat niet gaat gebeuren, maar ik denk dat een verkoop aan de hoogste bieder er niet in zit.
Er is ook gevraagd of het vertrek van de huidige CEO Pieter Elbers vrijwillig of onvrijwillig was. De bekendmaking rondom het vertrek van de heer Elbers en het feit dat hij geen derde termijn zou aangaan, heeft op 13 januari plaatsgevonden. Dat gebeurde na goed overleg met Pieter Elbers. Verder is deze vraag echt aan de heer Elbers en de raad van commissarissen.

De heer **Markuszower** (PVV):
Dank u voor de beantwoording van de verschillende vragen. Over Pieter Elbers stond nog een subvraagje over, namelijk of hij een vertrekbonus toegezegd had gekregen. Het oordeel van de PVV is in ieder geval dat we graag openheid over zijn vertrek en over die bonus willen hebben, omdat we het tot nu toe een schimmig verhaal vinden.

Minister **Kaag**:
Ja, daar zijn afspraken over gemaakt. Ik moet even checken of ik daar de juiste bewoordingen voor gebruik. Het ligt tussen het bedrijf en de heer Elbers, maar ik moet dat straks nog even bevestigen.
De heer Markuszower vroeg waarom Frankrijk zes jaar mag doen over het afbouwen van het met steun opgebouwde belang. In het tijdelijk steunkader van COVID-19 van de Europese Commissie is de verplichting opgenomen dat een lidstaat die een aandelenbelang heeft opgebouwd als gevolg van de verleende staatssteun, dit belang binnen zes jaar weer moet hebben afgebouwd naar de situatie zoals die was voor eind 2019. Dus zij moeten dat doen binnen zes jaar en moeten teruggaan naar 14,3%.
De heer De Jong vroeg hoe de Nederlandse inzet wordt gerealiseerd en geëvalueerd. Wij willen een evaluatie laten uitvoeren door onafhankelijke experts en ook door iemand die begrijpt hoe ingewikkeld de governance-verhoudingen zich ontwikkelen. De evaluatie moet in 2024 gestart en beschikbaar zijn. Verder is gevraagd of ik bereid ben de Nederlandse positie eerder te evalueren dan over zeven jaar. Ja, dat wordt dus 2024.
De heer Grinwis heeft gevraagd of ik een parallel zie met het RSV-dossier dan wel of dit te veel appels met peren vergelijken is. Dat is een lastige vraag, waarvoor ik ook even terug moest in mijn eigen geheugen, maar

gelukkig zijn de ambtenaren beter geïnformeerd. Als je kijkt naar hoe het RSV-dossier is geëindigd, denken wij dat het lastig vergelijken is, op dit moment.
De heer Markuszower vroeg waarom de Kamer niet is geïnformeerd over de lening van een half miljard euro die Air France-KLM had bij Apollo en vroeg ook waarvoor die lening is gebruikt. Apollo brengt kapitaal in de onderneming voor het onderhoud van vliegtuigen. Dat ingebrachte kapitaal zal verwerkt worden als eigen vermogen, waardoor de balans van Air France-KLM en Air France zal worden versterkt. Het is een beslissing van Air France-KLM en niet van de Nederlandse Staat en het betreft een aandeel in een dochter van Air France.
De heer Markuszower vroeg verder of het klopt dat eind 2022 het eigen vermogen van Air France-KLM positief moet zijn. De Franse wetgeving kent een andere systematiek dan de Nederlandse wetgeving over het al dan niet moeten oplossen van het negatief eigen vermogen binnen bepaalde tijd. Wat ons betreft is er op dit moment geen sprake van een dergelijke verplichting maar we horen graag via de voorzitter of er andere inzichten en kennis beschikbaar zijn.

De **voorzitter**:
Ik zie dat Minister Kaag aan het einde van haar betoog is. De heer Markuszower heeft nog een vraag.

De heer **Markuszower** (PVV):
Nogmaals dank voor de beantwoording. Volgens mij stonden er nog twee vragen open. Allereerst de hele brede vraag hoe de Minister de toekomst ziet van Air France-KLM en de vraag of de garantie kan worden gegeven dat die puinhoop op de luchthaven Schiphol wordt opgelost, hoewel die laatste misschien een vraag is voor de andere Minister.

Minister **Kaag**:
Ja, hoe zie ik de toekomst? Ik ga me er nog even op beraden en zal er in tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**:
Een grote vraag met een kort antwoord. Dank. Dan geef ik het woord aan Minister Harbers. O, meneer Van Raan, u wilt uw laatste interruptie besteden aan Minister Kaag?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, zeker. Dat gaat over de comptabiliteitstoets 3.1. die naar onze mening niet afdoende is ingevuld. Bijvoorbeeld ten aanzien van de doelmatigheid staat er namelijk alleen maar dat door de aankoop van deze aandelen de zeggenschap op hetzelfde niveau blijft, maar daarmee is de doelmatigheid natuurlijk niet aangetoond. Ziet de Minister dat? En als ze het ziet, is ze nog van plan daar iets aan te gaan doen?

Minister **Kaag**:
Ik kom daar in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:
Dan geef ik toch het woord aan Minister Harbers.

Minister **Harbers**:
Voorzitter, dank u wel. Ik ga nog in op vragen die gesteld zijn over de toekomst van de luchtvaart, ook in relatie tot Air France-KLM. Ik zal daarbij ook nog een aantal voorbeelden betrekken op het gebied van verduurzaming. Daarna ga ik nog in op de actuele situatie op Schiphol met alle wachtrijen.

Eerst over de toekomst van de luchtvaart. Onder anderen de heer Nijboer vroeg daarnaar. Hij zei terecht: ik wil het ook in dat grote licht kunnen beoordelen. In de Luchtvaartnota die is vastgesteld, is de koers uitgezet tot 2050 voor een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed verbonden houdt met de rest van de wereld. In de Luchtvaartnota is uiteraard ook veel aandacht voor de negatieve effecten van luchtvaart, zoals geluidshinder en de klimaatimpact. De verandering van koers in de Luchtvaartnota is dat we veel meer inzetten op kwaliteit als uitgangspunt: kwaliteit van de leefomgeving aan de ene kant, kwaliteit van de verbindingen aan de andere kant. Voor ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland is alleen ruimte als de sector de negatieve effecten van luchtvaart voldoende vermindert.
Dat is heel in het kort de koers die in de Luchtvaartnota is beschreven. Daar volgt op twee terreinen nog een uitwerking van. Aan de hand van de Luchtvaartnota werken we ook aan een verdere uitvoeringsagenda, waarover ik toezeggingen heb gedaan aan de commissie I&W. Maar los daarvan zet het coalitieakkoord dat we in januari afsloten natuurlijk ook een verdere aanscherping daarop. We hebben gezegd: we moeten eigenlijk zekerheid en perspectief bieden, zowel voor de omgeving als voor de gewenste ontwikkeling van de luchtvaart. Zoals ik eerder bij diverse debatten in de Kamer heb aangegeven, werken we daar nu volop aan en komen we nog in de loop van dit jaar, 2022, met de precieze uitwerking van die aangescherpte koers.
Ik ga zo meteen nog verder in op de vragen die zijn gesteld rond de netwerkkwaliteit en de hubfunctie. Bij beide onderwerpen zie je eigenlijk dat we door de positie als aandeelhouder van Air France-KLM niet eigenstandig kunnen sturen op de holding, ook waar het om dit soort vraagstukken gaat, maar wel eerder betrokken zijn bij en geïnformeerd zijn over belangrijke besluiten van de onderneming. Het gaat bijvoorbeeld om de inzet van KLM op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid, alleen al omdat KLM, of eigenlijk de hele Air France-KLM-groep, de grootste gebruiker is van Schiphol en daarmee ook van groot belang is voor de wijze waarop we de algehele verduurzaming van de luchtvaart in Nederland en de verbetering van de leefbaarheid rond Schiphol in tempo vorm kunnen geven. Beslissingen met impact op KLM zijn daarom van belang voor meer dan alleen het bedrijf. Dat is voor Nederland al een belangrijke overweging om direct de vinger aan de pols te kunnen houden in Parijs.
Ik zoom dan specifiek in op duurzaamheid. Er is door de Kamer gevraagd: wat doen we dan allemaal op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart? Laat ik een paar voorbeelden daarvan geven. Ik kijk in de eerste plaats naar de inzet van het Nederlandse kabinet rond alle plannen in Fit for 55, waar we aanstaande donderdag in de Transportraad weer verder over spreken in de EU. Daar zit al een flink aantal zaken in, generiek via regelgeving, bijvoorbeeld de verdere afbouw van gratis rechten in het ETS, dus de beprijzing van CO_2 en voornemens rond de bijmenging van hernieuwbare brandstoffen. Nationaal hebben we ook nog het voornemen om een CO_2-plafond voor de luchtvaart in te voeren, maar er zijn ook stimulerende initiatieven, zoals recent nog de toekenning van Groeifondsprojecten op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart, extra inzet op hinderbeperkende maatregelen, de in aantocht zijnde verhoging van de vliegbelasting en ook nog een initiatief om een nader isolatieprogramma te starten voor woningen rond Schiphol. Ik noem deze voorbeelden omdat zij generiek deel uitmaken van regelgeving die er al is, in aantocht is of verder aangescherpt wordt.
Maar als je dan specifiek weer inzoomt op de grootste gebruiker van Schiphol, in dit geval de Air France-KLM-groep, met name KLM en ook Transavia, is het wel degelijk van belang dat we de afgelopen jaren ook weer zo'n positie hebben opgebouwd als grote aandeelhouder in Air France-KLM, niet alleen specifiek door de voorwaarden die twee jaar

geleden in het kader van de coronasteun aan KLM zijn gesteld, bijvoorbeeld met betrekking tot verduurzaming, maar ook om naast die afspraken weer onze invloed te hebben via de holding in Parijs. Ik geef een concreet voorbeeld. In het vorige rapport van de staatsagent, van begin dit jaar, heeft hij een aantal kritische noten gekraakt over de wijze waarop de verduurzaming op dit moment haar beslag krijgt bij KLM. Hij heeft bijvoorbeeld heel concreet gezegd: ik wil nu gewoon een inbouwpad zien. Ik noemde net al de bijmengverplichting. Daar zijn in Europa voorstellen voor, maar nationaal heeft KLM zich er zowel via de steunvoorwaarden als via de Duurzame Luchtvaarttafel aan verbonden om tot een hogere bijmenging te komen in 2030. Daarvan heeft de staatsagent gezegd: ik wil nu ook een plan zien dat ik vanaf nu tot 2030 kan monitoren; dat is natuurlijk geen lineair pad, want die hernieuwbare brandstoffen moeten ook worden geproduceerd, maar ik wil gewoon een geloofwaardig plan voor hoe dit tot 2030 ingevoerd wordt. Dit is zo'n concreet voorbeeld waarover Minister Kaag en ik al begin dit jaar samen met de board in Parijs hebben gesproken. Daarbij helpt het dus dat we niet alleen KLM spreken over de voorwaarden, maar ondertussen ook de board in Parijs hebben kunnen uitleggen waarom dat voor ons zo van belang is. Daarbij merken wij nu, bijvoorbeeld in ons laatste overleg met de CEO van Air France-KLM, de heer Smith, dat ook hij op dit punt actief begint te worden en hoezeer men nu ook vanuit Parijs drukt op dat monitoringsplan, waarin dingen zitten zoals de bijmenging, maar ook de voorwaarden die wij aan KLM stellen om een geloofwaardig pad te maken om vluchten op korte afstand zo veel mogelijk te vervangen door treinreizen. Er worden daar nu ook initiatieven ontwikkeld om te kijken of je dat met combinatietickets et cetera kunt vormgeven. Dat is dus zo'n voorbeeld waarin ik het belang zie van het niet laten verwateren van het aandelenbelang in Air France-KLM.
Ik kijk daarbij bijvoorbeeld ook naar de voornemens rond het netwerk van KLM. Het is een route die ook zeer bruikbaar is bij besluiten die er nog aan komen. Het kabinet heeft, zoals we ook hebben aangekondigd in die steunvoorwaarden aan KLM, het voornemen om een beleidskader te maken voor de netwerkkwaliteit, om gewoon veel objectiever in kaart te brengen wat het netwerk is dat we zo graag willen voor de Nederlandse samenleving en de Nederlandse economie, maar vooral ook voor de Nederlandse reizigers, want we zijn een klein land met een groot buitenland. Dat betekent ook dat heel veel Nederlanders elders op de wereld familie, vrienden en relaties hebben. Door de ontwikkeling die KLM altijd heeft doorgemaakt en doordat er voor een deel ook transferpassagiers op de vluchten zitten, kunnen wij de Nederlandse reizigers meer bestemmingen direct aanbieden. Later dit jaar komen wij als kabinet met dat beleidskader netwerkkwaliteit. Dat zal ook van Air France-KLM als grootgebruiker van Schiphol wel iets vragen in de transitie die de Nederlandse luchtvaart daarin door zal maken. Daar hebben we rechtstreeks het gesprek over met KLM via de staatsagent, ook vanwege de steunvoorwaarden. Maar het helpt dan om ook in Parijs te kunnen uitleggen wat wij precies als functie zien voor de luchtvaart in Nederland, zeker ook in de combinatie van Schiphol en Parijs. Dat is één.
Daarachter komt in het kader van de aanscherping van het luchtvaartbeleid bijvoorbeeld het verminderen van nachtvluchten op Schiphol. Ook dat vergt straks iets van KLM als grootgebruiker. Ik zou die positie heel graag voor Nederland willen behouden, om daar in de komende jaren een aantal goede afspraken over te kunnen maken.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik heb een vraag over de kwaliteit van dat netwerk. De Minister geeft aan: als wij met z'n allen een bepaald netwerk in stand willen houden, moet je ook voor een deel transferpassagiers accepteren. Dat snap ik, maar er zijn bestemmingen waarnaar structureel 80%, 90% van de passagiers

transferpassagiers zijn. Er is Nederland helemaal niet zoveel vraag naar om direct op die bestemmingen te kunnen vliegen, maar die bestemmingen worden vooral vanwege de hubfunctie in stand gehouden. Moet ik de Minister nu zo begrijpen dat ook dat soort vluchten tegen het licht worden gehouden? Als men toegaat naar een vermindering van het aantal vluchten omdat ook het personeel aangeeft dat ze de huidige aantallen niet aankunnen, gaan we dan eerst naar dat soort bestemmingen kijken waar de Nederlandse samenleving en de Nederlandse reiziger helemaal niet op zitten te wachten?

Minister **Harbers**:
Twee opmerkingen hierbij. De ene is dat er tot nu toe geen beleid ligt om überhaupt te kunnen vaststellen welke bestemming nu wat doet voor de Nederlandse economie. Het kabinet heeft de taak op zich genomen om te proberen dat langs objectieve criteria duidelijk te maken. Eerlijk gezegd herken ik het beeld niet dat de passagiers naar sommige bestemmingen voor 80%, 90% transferpassagiers zijn. Ongetwijfeld zal de heer Alkaya die voorbeelden hebben, maar het maakt voor mij niet zoveel uit. Ik wil straks vooral een beleidskader hebben waarbij we iets kunnen zeggen over de kwaliteit van de bestemmingen en minder over de kwantiteit waarmee je ze aanvliegt. Het kan best zijn dat daar een bestemming tussen zit die wel van waarde is voor Nederland, voor een specifieke groep mensen in Nederland of voor een specifieke bedrijfstak in Nederland, zonder dat je iedere vlucht naar zo'n bestemming met 100% Nederlandse reizigers vol vliegt. De overheid had tot nu toe onvoldoende materiaal om dat te zeggen. Ik wil dat nu bekijken, ook omdat het een van de voorwaarden is van het steunpakket in 2020 waaraan KLM zich moet houden. Dat betekende dat het kabinet dat huiswerk moest doen. Ik hoop dat binnenkort af te ronden en aan de Kamer voor te leggen.
Vervolgens is de vraag: hoe geef je een transitie zo vorm dat je de netwerkkwaliteit meer vorm kunt geven op Schiphol, in de wetenschap dat wij ook vanwege de EU-regels, of eigenlijk de deregulering op EU-niveau, geen instrumenten hebben om direct op dat netwerk te kunnen sturen. Dat is het ingewikkelde daarbij. Het betekent impliciet dat je in de toekomst bijvoorbeeld kijkt of je daar in je slottoewijzing op de een of andere manier rekening mee kunt houden. Het is overigens een vraagstuk waarbij we, mocht de relevante EU-regelgeving herzien worden, altijd inzetten op het krijgen van meer nationale beleidsruimte. De herziening van de regelgeving is nog niet voorgenomen, maar ik ben al begonnen met de vraag te stellen aan de Europese Commissie: ga er eens over nadenken. Want vroeg of laat gaat de huidige slotregelgeving waarschijnlijk in heel Europa knellen, als je ook verduurzaming daar een goede plek in wilt geven. Het begint bij de vraag stellen. Ik zeg niet dat het daarmee meteen een gelopen race is. Het is echt nog wel een lang traject, maar voor ons begint het nationaal ermee dat we onze voornemens, ons beleid rond netwerkkwaliteit gewoon eens een keer manifest maken.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Harbers**:
Ik zit even te kijken, want dat zijn eigenlijk de voornemens zoals we die ook hebben rondom de toekomst van de luchtvaart, verduurzaming en netwerkkwaliteit, wat allemaal onderhanden werk is sinds het aantreden van het kabinet vierenhalve maand geleden.
Er lag nog een specifieke vraag van de heer Markuszower. Ik had de vraag niet helemaal precies genoteerd, maar die ging over hoe we kunnen voorkomen dat KLM verkocht wordt aan een andere partij. Hij zei: stel, Qatar Airways komt langs. Het antwoord is dat de holding KLM niet kan verkopen, juist omdat wij die staatsgaranties hebben en KLM op basis van

die garanties haar hub vanaf Schiphol en haar vergunningen moet behouden. Om die routevergunningen te behouden moet de meerderheid van eigendom en zeggenschap van KLM in handen van EU-ingezetenen zijn. Dit lijkt mij dus een vrij theoretisch voorbeeld. Dit is nou zo'n concreet voorbeeld dat aangeeft dat het wel van belang is om die staatsgaranties te kunnen uitoefenen en dus een positie in de holding te hebben.
Dat, voorzitter, over de toekomst van de luchtvaart. Dan nog even over de actuele situatie op Schiphol. Laat ik even kort aangeven ...

De **voorzitter**:
Ik check even. Meneer Grinwis wil zijn laatste interruptie inzetten. Nu?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, die gaat niet over de lange rijen op Schiphol, voorzitter.

De **voorzitter**:
Meer over de toekomst.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja. In het begin van mijn bijdrage zei ik al iets over de spanning die er toch wel is tussen de hubfunctie van Schiphol behouden, het ene deel van een alinea uit de nota naar aanleiding van het verslag, en het andere deel, namelijk aandacht voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. De Minister zei dat met zoveel woorden eigenlijk ook, onder verwijzing naar de Luchtvaartnota. Die is uit 2020. Inmiddels zijn we een paar jaar verder en zijn sommige opgaven nog pregnanter geworden: geluid, klimaat en zeker ook stikstof. Kan die spanning niet zodanig worden dat je aan de ene kant met je aandeelhouderspositie bij wijze van spreken het netwerk in Amsterdam beschermt en anderzijds zo beperkt wordt in je milieugebruiksruimte dat je toch harde keuzes zal moeten maken? De Minister sprak best wel in abstracties. In hoeverre zit het elkaar in de weg? Hoe kijkt de Minister daartegenaan? Is juist op dat punt en wat betreft de concretisering van die spanning niet een aanscherping van de Luchtvaartnota nodig?

Minister **Harbers**:
Ik gaf al aan dat we aan de hand van het coalitieakkoord de voornemens nog verder in gaan vullen. Er komt ook een uitvoeringsagenda die daar rekening mee houdt. Ik geef de heer Grinwis gelijk: de wereld ziet er door corona, maar bijvoorbeeld ook door knellende aspecten in de leefomgeving, anders uit dan twee jaar geleden. De heer Grinwis schetst goed het dilemma tussen het aandeelhouderschap en het beleid van de overheid. Tegelijkertijd kan ik het ook omdraaien. De ontwikkeling die de heer Grinwis schetst heeft veel te maken met de ontwikkeling van en de ruimte voor Schiphol zelf. We spreken vandaag over KLM als grote vliegtuigmaatschappij en als grootste gebruiker van Schiphol. Op het moment dat wij die balans tussen omgeving en netwerkwaarde voor de Nederlandse samenleving gedefinieerd hebben en dat iets betekent voor de gebruikers van Schiphol, kan het een pre zijn dat je met de grootste gebruiker van Schiphol een directe relatie hebt en daarmee aan tafel zit. Voorzitter. Dit brengt mij – de heer Grinwis was zo goed om te interrumperen – op een opmerking over iets waar in eerste termijn ook aan is gerefereerd, namelijk het toekomstige verdienmodel van KLM, van Air France-KLM. Er is veel ingegaan op verduurzaming. Mevrouw Kaag heeft al gewezen op de rol die je daarbij kunt spelen als aandeelhouder. Er is natuurlijk nog een aspect, dat niet zozeer te maken heeft met het publiek belang maar meer met het belang van de luchtvaartmaatschappijen zelf, die natuurlijk ook in transitie zijn. De verduurzaming is ook voor hen een vraagstuk van hoe hun toekomstige verdienmodel eruit komt te zien. Er is

bijvoorbeeld ook gerefereerd aan de vraag hoe snel en in welke mate vliegtuigmaatschappijen zich herstellen na de coronapandemie. Ook voor corona was er een beweging waarbij bedrijven kritischer keken naar het aantal zakenreizen dat ze doen en of ze dan ook altijd wel businessclass moeten reizen. Ook al voor corona zag je dat heel veel airlines – Air France-KLM is daar geen uitzondering op – al aan het nadenken waren of een goedkopere klasse, iets goedkoper dan de businessclass en iets duurder dan economy, ontwikkeld zou kunnen worden. De staatsagent heeft in het tweede rapport ook aangegeven dat KLM wel heel goed moet nadenken over hoe zijn toekomstige verdienmodel eruit moet zien. Dat is eigenlijk unisono altijd uitgelegd als of je wel of niet die hubfunctie en dat netwerkmodel wil, maar het gaat ook om dit soort vraagstukken die daarachter zitten. Voor de luchtvaartmaatschappijen maar daarmee ook voor de verbindingen die Nederland op termijn heeft, is dat ook een essentiële strategische vraag, waarbij het goed is om in onze rol als de tweede aandeelhouder erbij aan tafel te zitten. Het zijn namelijk geen ontwikkelingen die per definitie automatisch goed aflopen voor de verbindingen die Nederland met het buitenland kan onderhouden. Dat was misschien een wat lang antwoord, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat viel me op, ja, maar dan gaan we nu naar de actuele situatie op Schiphol.

Minister **Harbers**:
Inderdaad, dan nu de actuele situatie op Schiphol. Ik denk dat we daar woensdag ook nog lang over zullen spreken in het debat met de vaste Kamercommissie voor IenW, maar laat ik nu alvast een paar dingen zeggen over hoe we er als kabinet naar kijken. Net als iedereen in Nederland hebben we ernaar gekeken. Eerst was er een kort moment van verbijstering, want dit is niet het Schiphol dat we kennen en dat wereldwijd bekendstaat om zijn goede en snelle afhandeling. En daarna was er een gevoel van verontwaardiging. Het hele beeld van wat daar gebeurt, is gewoon ontzettend zorgelijk. We hebben er veelvuldig overleg over met Schiphol, zowel op ambtelijk niveau als Minister Kaag en ik in de afgelopen weken. De boodschap die we daar voortdurend afgeven is: los het op.
In deze omstandigheden en binnen deze arbeidsmarkt betekent dat dat je één ding meteen moet gaan doen en dat is zorgen dat je je arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden pijlsnel op orde brengt. De arbeidsvoorwaarden zeggen iets over de beloning van de mensen waar het om gaat en de mensen die je straks wil aantrekken. De arbeidsomstandigheden gaan verder; die zeggen iets over de roosters, de rusttijden en de wijze waarop met werkdruk wordt omgegaan. De boodschap die we voortdurend afgeven is: zorg zo snel mogelijk, liever vandaag dan morgen of liever morgen dan overmorgen, dat je er met de vakbonden goede afspraken over maakt om vervolgens met dat verhaal in de hand zo snel mogelijk met een goed aanbod mensen te verleiden om op Schiphol te komen werken.
Dat is de boodschap die wij afgeven. Wij worden door Schiphol voortdurend bijgepraat over welke acties ze daarop ondernemen. We hebben dat de afgelopen week nog verder geformaliseerd door van Schiphol te vragen om wekelijks in detail schriftelijk te rapporteren over welke acties er precies worden ondernomen. Schiphol denkt zelf natuurlijk ook na over dingen die wij echt rangschikken als ultieme lapmiddelen en noodmaatregelen, zoals het verminderen van het aantal vluchten. Maar voordat je daar bent, wil ik precies weten wat Schiphol allemaal heeft gedaan om de belangrijkste problemen van voldoende actie te voorzien om de boel op orde te krijgen. Schiphol zal de werknemers van nu en de werknemers van de toekomst moeten overtuigen. Schiphol zal de passagiers moeten

overtuigen van de urgentie waarmee ze dit aanpakken. Schiphol zal ook ons als overheid moeten overtuigen dat ze daar werkelijk iedere denkbare actie op hebben losgelaten.

De heer **Eppink** (JA21):
Ik heb nog een hele eenvoudige vraag. De Minister zegt: los het op. Heeft Minister Harbers nog vertrouwen in de president-directeur van Schiphol, de heer Benschop, óm het op te lossen?

Minister **Harbers**:
Ik heb maar één vraag aan Schiphol en iedereen die daar werkt: los het op. Dat is de boodschap die ook de heer Benschop van mij krijgt. Hij heeft mij persoonlijk en in de pers gezegd dat hij er samen met iedereen op Schiphol alles aan doet om zo snel mogelijk een akkoord te hebben met de vakbonden en om gewoon weer de vlotte afhandeling te realiseren die de passagiers van Schiphol gewend zijn. Dat is wat ik namens het kabinet van hem en van iedereen bij Schiphol vraag.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van meneer Eppink.

De heer **Eppink** (JA21):
Dank u wel voor het antwoord. Maar de regelmatige afwezigheid van de heer Benschop de afgelopen tijd, midden in een crisis, getuigt toch niet van grote deskundigheid in dit soort situaties? Is hij de juiste man op de juiste plaats?

Minister **Harbers**:
Deze commissie voor Financiën weet – wij hebben het vanmiddag veel over het vennootschapsrecht gehad – dat dit geen vraagstuk is voor het kabinet, maar voor de raad van commissarissen. Die heeft aangegeven zeer betrokken te zijn en samen met de heer Benschop en de directie van Schiphol te zorgen dat het opgelost wordt. Mij gaat het uiteindelijk om het resultaat. Dat is wat ik van Schiphol vraag namens het kabinet. Ik vraag ook om ons daarover wekelijks te informeren. Ik wil gewoon dat het opgelost wordt. De heer Benschop en iedereen die daar samen op Schiphol aan werkt kunnen dat. Ze zullen het vooral snel moeten doen. Ik hoop, verlang en denk dat alle inzet en iedere minuut gericht moet zijn op een akkoord met de bonden. Dat moet er zo snel mogelijk, dezer dagen, zijn. Met een goed verhaal kan Schiphol daarna meer medewerkers aantrekken.

De heer **Markuszower** (PVV):
Dat klinkt allemaal heel flink. Dank aan de Minister voor die flinke beantwoording. Maar dat kunnen, ook gezien de processen die de Minister beschrijft die nodig zijn, dus wekelijkse updates worden. Week na week na week na week kan deze Kamer dan geïnformeerd worden en kunnen de journaalbeelden laten zien dat het nog niet op orde is. Dus wanneer is het voor de Minister genoeg en gaat hij zelf wat meer ingrijpen of bijsturen? Want anders dan bij Air France-KLM – correct me if I'm wrong – heeft de Nederlandse overheid hier volgens mij samen met de stad Amsterdam wel degelijk een grote vinger in de pap, gelet op de aandelenverhouding en dat soort zaken. Dus ik heb eigenlijk twee vragen. Eén: wanneer is het voor de Minister genoeg? Twee: wat gaat hij doen als het voor hem genoeg is?

Minister **Harbers**:
Tegelijkertijd hebben we het in Nederland wel zo georganiseerd dat het runnen van een luchthaven in de eerste plaats de taak is van de leiding van die luchthaven. Zij moeten zorgen dat ze hun basisproduct op orde

hebben, namelijk dat mensen in een vliegtuig kunnen stappen, het liefst een beetje vlot. De stap die we gezet hebben, is om de precieze informatie te krijgen over de precieze acties die ondernomen worden. Als wij denken dat er niet genoeg schot in zit, kan dat voor ons reden zijn om door te vragen en aanvullende vragen te stellen. Maar het begint en eindigt wel bij het feit dat Schiphol een aantrekkelijke opdrachtgever en werkgever moet zijn om dit op orde te krijgen. We zullen zien hoe de ontwikkelingen verdergaan, maar zoals ik net al zei, zal Schiphol werknemers, passagiers en ook ons, het kabinet, ervan moeten overtuigen dat het dit op een adequate wijze en zo snel mogelijk oplost.

De heer **Markuszower** (PVV):
Maar wanneer is dan zo snel mogelijk? Wanneer is het voor de Minister genoeg? Eén week, twee weken, drie weken, vier weken? Acht weken, als de zomervakantie alweer redelijk voorbij is? Of twaalf weken? Wanneer is het voor de Minister genoeg?

Minister **Harbers**:
Ik heb zojuist aangegeven dat de allergrootste urgentie wat mij betreft nu ligt bij het overleg met de bonden. Daarna moet er gewoon een heel goed verhaal liggen dat over en weer naar tevredenheid uitgedragen kan worden. Met dat verhaal zal Schiphol zo snel mogelijk op pad moeten om meer mensen te werven. Tegelijkertijd kan niemand in dit land toveren, heksen of mensen dwingen om bij Schiphol te werken. Het verhaal zal zodanig moeten zijn dat het weer pijlsnel een aantrekkelijke werkgever wordt om bij te werken, die voldoende mensen aantrekt. Daarachter zijn nog allerlei andere dingen mogelijk, bijvoorbeeld op basis van vrijwilligheid bekijken of er wat vluchten verplaatst kunnen worden. Maar daar wil ik allemaal niet eens aan denken als het basisverhaal niet op orde is.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya voor zijn laatste interruptie.

De heer **Alkaya** (SP):
Wie dit gesprek volgt, zou bijna denken dat iedereen die op Schiphol rondloopt bij Schiphol in dienst is, dus dat Schiphol zelf beveiligers of afhandelaars in dienst kan nemen. Het tegendeel is helaas het geval. Tientallen bedrijven zijn actief op Schiphol, veel meer dan gebruikelijk als je dat internationaal vergelijkt. Dat heeft een race tot de bodem veroorzaakt. We gaan het daar uitgebreid over hebben. Morgen spreken we ook met de heer Benschop zelf. Woensdag is er een debat. Dan moeten we het hebben over sociale vestigingseisen en dergelijke. Ik heb nu één vraag aan deze Minister, die in zijn eentje grootaandeelhouder is, dus een meerderheid van de aandelen heeft, nog even los van de gemeente. Het basisproduct van Schiphol is niet op orde. Moeten we dan Schiphol er ook niet op wijzen dat ze die basisdiensten, zoals beveiliging en bagageafhandeling, weer in eigen beheer moeten nemen? Ik zag het de heer Benschop gisteren op tv ook weer zeggen: híér gaan de beveiligingsbedrijven over, dáár gaat de een over en daar gaat weer een ander over. Het is niet meer te controleren. Is de Minister het daarmee eens? En moet daar ook niet verschil in komen, zodat we weer grip op de zaak krijgen?

Minister **Harbers**:
Ja. Dit zijn dus ook precies de vragen die wij aan Schiphol stellen. Daarom sprak ik net in mijn beantwoording ook over Schiphol als werkgever en Schiphol als opdrachtgever. Bijvoorbeeld voor de beveiliging en de schoonmaak zijn ze opdrachtgever. Dat betekent wel dat je als opdrachtgever op een gegeven moment, als je ziet dat het spaak loopt, een rol hebt. Dat behoort ook tot de vragen die ik aan Schiphol heb gesteld. De afhandeling is weer een ander verhaal, omdat Schiphol daar geen rol in

speelt. Luchtvaartmaatschappijen zoeken direct een afhandelaar. Maar in het geheel van alles wat er op Schiphol speelt ... Ik merk en hoor overigens ook van Schiphol dat men kijkt naar de verantwoordelijkheid voor het geheel van het stelsel, inclusief de afhandeling. Dat is maar goed ook, want ik noemde net niet voor niets dat Schiphol geen winkelcentrum is, al denk je dat soms als je daar rondloopt. Het is net als een centraal station, waar je reizigers ontvangt die op een transportmiddel moeten, in dit geval een vliegtuig. Dat is de kernfunctie. Dat vinden wij als overheid zo belangrijk voor Nederland dat wij aandeelhouder zijn en dat is de reden dat wij de vragen stellen aan Schiphol die wij stellen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde van de eerste termijn van de zijde ... O, nog niet helemaal, zie ik. Jongens, ik wijs jullie er wel op dat het 18.30 uur is. We zouden dit tot 19.00 uur doen. We gaan nu een tweede termijn in, dus u kunt ook kiezen voor een tweede termijn. Ik hoor meneer Heinen zeggen «dan doe ik het in de tweede termijn». Dat is mooi. Daartoe roep ik ook de rest op. We gaan daar nu mee beginnen, maar meneer Eppink niet. Hij is inmiddels vertrokken en ziet kennelijk, non-verbaal gezien, af van zijn tweede termijn. Dan begin ik met meneer Stoffer voor zijn tweede termijn.

De heer **Stoffer** (SGP):
Ik zal het kort houden, voorzitter. Ik dank dit kabinet voor de beantwoording. We zullen morgenochtend in de fractie onze afweging maken hoe we hiertegen aankijken.
Ik heb één motie. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse Staat voornemens is deel te nemen aan een aandelenemissie van Air France-KLM en dat de kosten hiervoor 220 miljoen euro bedragen;

constaterende dat dit een financiële transactie betreft die niet tot belasting van het EMU-saldo leidt, maar wel tot een hogere overheidsschuld;

overwegende dat ook dergelijke financiële transacties van een dekking moeten worden voorzien;

verzoekt de regering voortaan bij financiële transacties per casus te bezien of een budgettaire dekking geleverd dient te worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer.
Zij krijgt nr. 6 (36 108).

De heer **Stoffer** (SGP):
Daar laat ik het bij.

De **voorzitter**:
Over deze motie, die nummertje 6 krijgt, zijn een paar vragen. Meneer Heinen wil er een vraag over stellen.

De heer **Heinen** (VVD):
Ik snap de achtergrond van deze motie wel. Ik vind het wel een interessante gedachte om te kijken of de begrotingsregels hierop aangepast moeten worden. Moet ik het zo zien dat de heer Stoffer financiële transacties meer wil benaderen zoals we garanties benaderen? In het verleden gaven we garanties gratis, maar op een gegeven moment hebben we gezegd: dat geeft ook een risico voor de begroting, dus daar moet eigenlijk een soort van premie tegenover staan. Moet ik de motie van de heer Stoffer zo interpreteren dat we moeten zorgen dat het niet gratis is en dat we dat eventuele risico moeten indekken?

De heer **Stoffer** (SGP):
Ja, precies. Dank voor de vraag. Ik heb daarstraks in een interruptie ook aangegeven dat het mij gaat om het risico dat onze staatsschuld maar oploopt en oploopt en oploopt. Dus het is in die trant. In dat licht kunt u de motie inderdaad zien.

De **voorzitter**:
Meneer Nijboer heeft er ook een vraag over.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ja, het is zo fundamenteel. De Minister zegt: ik ga er wel naar kijken, maar ik ben er helemaal niet voor omdat tegenover een financiële transactie een bezitting staat. Zo is dat ook het geval bij de energienetten. Het rendement daarop is dividend, dat doorgaans hoger ligt dan de rente op de staatsschuld. Dat is de achterliggende gedachte van de begrotingsregels, die ik heel goed kan volgen. Als we maar ad hoc gaan zeggen: dit mag wel en dat niet, wordt het allemaal nog arbitrairder dan het in de begrotingswereld af en toe al is. Hoe kijkt de SGP daartegenaan?

De **voorzitter**:
Ik zocht inderdaad naar uw vraag, want we zien vanzelf wat u er wel of niet mee doet qua stemming.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het dilemma dat de heer Nijboer schetst, ken ik uiteraard ook. Ik heb net al aangegeven in welk licht deze motie staat. En ja, het is een fundamentele vraag, zeker ook omdat we ons wel degelijk zorgen maken over de staatsschuld als je dit soort transacties elke keer zou doen. Ik wijs ook op de afgelopen transactie rond Air France-KLM. Het gaat wel ergens over, hè. De motie staat dus in dat licht. Het is voor mij geen wet van Meden en Perzen, maar je moet daar best een stevige dekking op hebben. Maar het zou kunnen in het kader van garanties. Ik zou graag over dit thema willen nadenken, ook in het kader van het visiedocument over staatsdeelnemingen, dat we nog krijgen. Wat dat betreft mag de motie ruim geïnterpreteerd worden. Het is vooral mijn zorg die ik met deze motie uit. Ik meen dat ik bij de Minister van Financiën die zorg ook wel enigszins hoorde doorklinken. Wellicht vinden we elkaar daarop. In dat licht staat die motie, maar ik snap het dilemma dat de heer Nijboer schetst.

De **voorzitter**:
Nou, uw motie roept écht heel veel interrupties op. Ehm, ehm ... Ik twijfel een beetje of we nu iedereen zijn interpretatie over de motie van meneer Stoffer moeten gaan laten geven. Dus stel echt een korte vraag die u helpt om daar een oordeel over te vellen, maar vertel niet wat u ervan vindt, want dat horen we later wel. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank. Ik heb twee hele korte vragen.

De **voorzitter**:
Heel kort.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Is deze motie specifiek ingegeven door hoe het is gegaan met de eerste aankoop van aandelen Air France-KLM en in hoeverre bepaalt dat deze motie, of is die ingegeven door een algemene zorg over de staatsschuld? Dan de tweede vraag: heeft de heer Stoffer ook een dekking in gedachten? Moet het in het kader van Air France-KLM uit hetzelfde domein komen, bijvoorbeeld via de tickettaks?

De heer **Stoffer** (SGP):
Het komt bij mij voort uit die zorg over de staatsschuld. Natuurlijk speelt de ervaring van de vorige keer mee. Ik zou graag willen dat we leren van dingen uit het verleden. Ik heb in eerdere interrupties al aangegeven in welke richting ik daar ook voor de toekomst naar kijk. De tweede vraag was of het uit hetzelfde domein moet komen. Dat hoeft wat mij betreft niet. Ik zou graag vrij breed willen kijken. We nemen een bepaald risico. Dat brengt een staatsschuld met zich mee die je, als je niet uitkijkt, afwentelt op toekomstige generaties. Dat risico wil ik graag bespreekbaar maken. Als het visiedocument er op 22 juni bij het commissiedebat Staatsdeelnemingen ligt, neem ik aan dat we daarover verder met elkaar de discussie kunnen voeren.

De **voorzitter**:
Meneer De Jong, alleen nog een korte vraag die u nodig hebt om uw eigen oordeel te kunnen vellen.

De heer **Romke de Jong** (D66):
Heel kort en ook in het verlengde van de opmerking van de heer Nijboer. De heeft Stoffer heeft het eigenlijk over het niet verder oplopen van de staatsschuld. De heer Nijboer geeft heel duidelijk aan: bij de begrotingsregels staat er ook een waarde van de aandelen tegenover. Begrijp ik nu goed dat de heer Stoffer met deze motie zegt dat voor hem de waarde van de aandelen KLM dan nul is? Dat is namelijk wat ik nu beluister in zijn dekkingsvoorstel.

De heer **Stoffer** (SGP):
Nee, want ik spreek in deze motie ook juist naar de toekomst toe. Het is zeker niet nul, maar het is wel zo dat er een groot risico in zit. De heer Grinwis maakte zo-even een opmerking die in ieder geval bij mij wel het geheel kleurt. De aandelen die we in 2019 hebben gekocht zijn toch een stuk minder waard. Er kan dus van alles mee gebeuren. Het kan ook de andere kant op gaan. Bij deze aandelen kun je denken: misschien wel een heel goede aankoop en die zijn over een poosje twee keer zo veel waard als nu. Maar ik denk wel dat we met elkaar de fundamentele discussie moeten voeren over de vraag hoeveel risico we met elkaar aangaan. Het mooiste vind ik hoe de heer Heinen het weergaf: hoe ga je om met garanties? Dus op die manier zou ik daar ook graag naar kijken.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Mijn vraag aan de heer Stoffer is of ik zijn motie dan moet zien als een antispeculatiebeding. We zijn het erover eens dat deze aankoop een heel groot speculatief karakter heeft. Ik waardeer zijn inzet om dit niet ten koste te laten gaan ...

De **voorzitter**:
Uw vraag is duidelijk.

De heer **Van Raan** (PvdD):
... van toekomstige generaties. Moet ik het dan dan zo zien dat als we het wel kunnen dekken, er sprake is van een antispeculatiebeding?

De heer **Stoffer** (SGP):
U heeft over een antispeculatiebeding. Ik denk dat je als overheid heel terughoudend moet zijn met deelnemingen in bedrijven en dergelijke, want het is geld van de burger. Wat mij betreft moet de rol van de overheid daarin zo klein mogelijk zijn, maar soms maak je bepaalde afwegingen. Volgens mij heb ik genoeg gezegd over waar volgens mij het perspectief zou moeten liggen. Ik kan er dus nog wel heel uitgebreid op doorgaan, maar dat maakt de kleuring niet anders.

De **voorzitter**:
Helder. De heer Heinen, VVD.

De heer **Heinen** (VVD):
Misschien kan ik allereerst de suggestie doen om dit mee te nemen in een volgende Studiegroep Begrotingsruimte, zodat we het breder trekken dan alleen deze casus. Dat is een suggestie waar misschien het kabinet nog op kan reageren. Ik hoor nu ook van mijn buurman dat dat een goede suggestie is. Nu geef ik mijzelf impliciet ...

De heer **Nijboer** (PvdA):
Uw favoriete buurman.

De heer **Heinen** (VVD):
Ja, mijn favoriete ... Ik wilde zorgen dat het ook in de Handelingen kwam.

De **voorzitter**:
Het zal dan de rechterbuurman zijn.

De heer **Heinen** (VVD):
Het pakte echter wat anders uit toen ik mijzelf dat hoorde zeggen.
Voorzitter. Dank aan het kabinet voor de beantwoording en ook voor de openheid. Ik vind dat het kabinet goed het dilemma schetst en ook heel eerlijk aangeeft dat niet alles exacte wetenschap is. En ja, 9,3%, 9,1% of 8,9%, waar trek je de grens? Op een gegeven moment kies je er dan voor om een bepaald belang in stand te houden. Ik vind de argumentatie daarbij begrijpelijk. Eigenlijk zegt de Minister: met de positie die we nu hebben, zitten we in de cockpit, zien we ook wat de koers van het bedrijf is en kunnen we eventueel bijsturen. Dat vind ik een goed uitgangspunt voor de fase waarin we nu zitten, en dan doel ik op het zijn van tweede aandeelhouder. Dat brengt ons een beetje uit de percentagediscussie en meer in een strategische discussie. Dus dank voor de verheldering.
Dan de voorwaarden voor staatssteun. Die liggen formeel natuurlijk niet voor. We hebben het over een aandelenemissie en niet over kapitaalsteun. De reden waarom de commissie voor Financiën er wel veel naar vraagt, is denk ik omdat het wel impact heeft op het draagvlak en het doen van publieke investeringen. Dit thema is dus op zich wel relevant voor dit debat. Het is goed dat het kabinet hier strikt in zit, misschien ook meer dan het nu kan zeggen, en ook breder kijkt naar de afdwingbaarheid van die maatregelen.
Het is ook goed om te horen dat het kabinet zich blijft inzetten voor de aanscherping van de staatssteunregels in Europa. Hier geldt hetzelfde voor. Deze casus ligt formeel nu niet voor, maar ook dit is relevant voor het draagvlak. Het is dus fijn dat op dat punt de inzet hetzelfde blijft.

Dan Schiphol. De Tweede Kamer gaat hier deze week nog verder over debatteren in de commissie voor I&W, waar het ook hoort. Ik hoorde de Minister van IenW zeggen: Schiphol moet wekelijks rapporteren. Mag ik dat zo samenvatten dat het bedrijf nu onder curatele staat?
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Heinen. Meneer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank, voorzitter. Ik begin met een bijzaak die ook mij opviel: de vertrekvergoeding van de heer Elbers. De heer Markuszower van de PVV heeft hier al naar gevraagd. Daar staat een soort cryptogram in. Ik ben de financiële sector gewend. Die sector is inmiddels wel zo ver dat als zoiets wordt beslist, er gewoon openbaarheid wordt gegeven. Het hoort ook gewoon in het jaarverslag te staan. Ik vraag de Minister dus hoe dit zit. Ik vind het niet meer van deze tijd dat er zo ingewikkeld wordt gedaan. Ga er gewoon voor staan of accepteer de vergoeding niet. Dat laatste zou ik aanbevelen. Ik heb twee moties. Voordat ik die moties oplees, dank ik de Ministers voor de beantwoording en het schetsen van de dilemma's.
De eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de staatsagent vaststelt dat KLM zich niet aan de gestelde voorwaarden houdt;

overwegende dat dit mede in het licht van de enorme steun die KLM kreeg, ernstig is;

verzoekt het kabinet onverkort vast te houden aan de gestelde voorwaarden en af te dwingen dat deze per ommegaande worden nageleefd, en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer en Van der Lee.
Zij krijgt nr. 7 (36 108).

De heer **Nijboer** (PvdA):
De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet als voorwaarde aan staatssteun is gesteld dat KLM een nieuw bedrijfsmodel ontwikkelt;

overwegende dat de luchtvaart in de toekomst fundamenteel zal moeten veranderen en verduurzamen;

verzoekt het kabinet er bij KLM op aan te dringen dat er een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel wordt opgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer en Van der Lee.
Zij krijgt nr. 8 (36 108).

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Nijboer. Dat brengt ons bij meneer Van der Lee voor zijn tweede termijn.

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Dank, voorzitter. Dank ook aan de bewindslieden voor de beantwoording. Ik denk dat mijn gebrek aan enthousiasme al een beetje doorklonk in de eerste termijn. Dat is er echt niet groter op geworden. Ik ben überhaupt niet enthousiast over staatsdeelnemingen in bedrijven die primair op een commerciële markt actief zijn en waar je een publiek nut aan toeschrijft. Dat is een nut dat ik anders zou omschrijven dan de overheid doet. Maar goed, dat ligt voor een deel in het verleden. Maar ik ben er ook echt niet van overtuigd dat wat hier gebeurt, doelmatig is. Het kabinet is er niet in geslaagd om mij helder uit te leggen wat we nou precies voor 220 miljoen kopen. Als je zo veel geld uitgeeft, dan moet er toch iets hards op tafel liggen en dat zie ik niet. Het is trouwens terecht dat de Minister de kwestie dat het niet hard te maken is, «de achilleshiel» noemt.
Maar wat ik ook heel problematisch vind, is dat er wel kunstmatig een onderscheid wordt gemaakt tussen de aandelenemissie en de steunoperatie, een operatie waarbij het duidelijk is dat de voorwaarden niet worden nageleefd en daar geen enkele consequentie aan hangt. Dan is er één hele logische consequentie, namelijk: we gaan dit niet doen. Als je niet wil luisteren, dan moet je het een keer voelen. Als we het nooit eens laten voelen, dan verandert er niks. Wat mij betreft zijn we bij dat punt aanbeland. Dat zal ik ook aan mijn fractie meegeven. U kunt volgens mij wel raden hoe we hier straks over gaan oordelen.
Ik maak me ook hele grote zorgen over de toekomst. De Minister van IenW verwijst voor een deel terug naar plannen uit het verleden die deels achterhaald zijn en naar aanscherpingen die eraan zitten te komen, maar uit zichzelf begon hij bijvoorbeeld niet over de stikstofproblematiek. Die nieuwe grote toestellen stoten nog meer NO_x uit en we zien al dat het land op alle mogelijke manieren op slot wordt gezet door dat stikstofprobleem. Daar wordt niet eens aan gerefereerd. Er zijn zoveel obstakels op de weg in verband met de traditionele functie die dit bedrijf had dat de transitie gewoon te traag is. Ook het instappen van CMA CGM is natuurlijk niet zozeer ingegeven door het vervoeren van mensen, maar door het streven om nog meer spullen per vliegtuig over de wereld te transporteren.

De **voorzitter**:
Wilt u gaan afronden, meneer Van der Lee?

De heer **Van der Lee** (GroenLinks):
Ja. Ook dat verhoudt zich slecht tot de grote transities waar we voor staan en waarin we zeker als Nederland nog heel veel stappen zullen moeten

zetten. Dan is het niet nodig om ook aandeelhouder te zijn, terwijl je veel sterker met normen en met instrumenten het bedrijf moet dwingen om stappen te zetten.
Punt.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van der Lee. Mevrouw Van Dijk.

Mevrouw **Inge van Dijk** (CDA):
Dank je wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik vroeg of toekomstige emissies op korte termijn verwacht worden. Ik kan me voorstellen dat je die vraag niet direct kunt beantwoorden, maar ik heb ook heel goed gehoord dat zij niet uitgesloten kunnen worden. Dan is het inderdaad belangrijk om je positie te bepalen en te bewaken. Ik heb al aangegeven dat ik uitkijk naar de strategie ten aanzien van staatsdeelnemingen, dat ik die belangrijk vind en dat ik uitzie naar het debat dat we gaan voeren.
Dan nog een klein puntje over de bonussen. Ik vind het heel belangrijk dat we ons consequent blijven uitspreken, want het is ons normenkader en ik vind het belangrijk dat ze daar weten wat ze aan ons hebben en hoe we erin zitten. Ik ben ook blij dat er meer tegenstemmers zijn, want wie weet gaat de aanhouder uiteindelijk winnen. Dat zou een mooie ontwikkeling zijn.
Dank je wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Dijk. Ik begreep van meneer Markuszower dat hij zijn tweede termijn niet hoeft te gebruiken. Dan ga ik naar meneer De Jong.

De heer **Romke de Jong** (D66):
Voorzitter, ik kan het ook heel kort houden. Ik dank het kabinet voor de beantwoording. Ik ben ook erg blij met de concrete antwoorden. Om niet in herhaling te vervallen: ik noemde in de eerste termijn al woorden die bij onze fractie leefden, zoals «ongemakkelijk», «een lastige keuze» en «morrend akkoord». Maar het kabinet heeft vandaag wel duidelijk uiteengezet waarom het kwartje deze keer deze kant op moet vallen. Ik ben het kabinet daar wel erkentelijk voor.
Ook zijn vandaag vaker de woorden «verduurzaming in de luchtvaart is een absolute noodzaak» gevallen. Ik hoorde Minister Harbers ook spreken over wat de toekomstvisie bij KLM moet zijn en welke keuzes daarin gemaakt worden. Ik hoop dat we die discussie – zeker nu we op dit niveau aandeelhouder blijven – structureel kunnen blijven voeren en dat het kabinet zich daar ook voor inzet.
Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer De Jong. Meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Voorzitter, dank. Gedurende dit debat steeg het aandeel Air France-KLM van € 1,58 naar € 1,63. Ik weet niet wat dat precies zegt, maar tot zover deze beursupdate. Dank aan de bewindspersonen voor de wat mij betreft heldere beantwoording, die helpt om tot een goede afweging te komen. Die gaan we als fractie maken op weg naar de stemmingen van morgen. Dank ook voor de transparantie. Minister Kaag was er heel duidelijk over dat het wel of niet overgaan tot extra aankoop van aandelen geen exacte wetenschap is. De Minister heeft wat mij betreft wel aannemelijk gemaakt dat 9,3% invloed geeft en de invloedspositie consolideert en bestendigt en dat een kleinere positie van bijvoorbeeld dik 5% in wezen niet gaat

werken. Maar ik en mijn fractie gaan er de komende nacht en de komende ochtend op kauwen of daarmee het publieke belang voldoende geborgd is en of dat 220 miljoen waard is. Bij de stemmingen wordt dit vervolgd.
Tot zover.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Grinwis. Meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording van onze vragen. Laat ik ermee beginnen dat ik betreur dat het kabinet vasthoudt aan die voorwaarden en eisen voor kostenreductie. Ik weet dat ik daarmee tegen een brede meerderheid van deze Kamer inga. Ik heb daar drie redenen voor. Allereerst heeft dit, ook op de werkvloer, in de praktijk geleid tot verslechtering: het schrappen van de onregelmatigheidstoeslag en het verplicht vijf dagen in de week komen opdraven, ongeacht hoeveel uren er in je contract staan. Dat valt des te meer op omdat ook de internationale arbeidsorganisatie, de ILO, het kabinet erop heeft aangesproken dat het niet zou moeten treden in dat soort arbeidsvoorwaarden, in ieder geval als dat verslechterend werkt. Als het nou ten voordele zou zijn van de mensen die het werk doen, zou ik het nog begrijpen, maar dit gaat om een verslechtering voor mensen die het al niet breed hebben. Ten derde laat dit ook zien dat dit erg selectief wordt gebruikt. We hebben hier heel vaak gepleit voor hogere lonen in de zorg. Dan is steevast het argument van het kabinet geweest: dat is tussen werkgever en werknemer, dus daar kunnen wij niet in treden. Als het om verslechteringen gaat, als het om besparingen gaat, dan kan het opeens wel, maar bij verbeteringen niet. Daarom betreur ik dat.
Ik heb twee moties, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat KLM de komende jaren voor een forse opgave staat om te verduurzamen, de arbeidsomstandigheden te verbeteren en overlast te verminderen;

van mening dat de Staat de afgelopen jaren zijn invloed onvoldoende heeft doen gelden binnen de holding Air France-KLM, bijvoorbeeld als het gaat om de bonussen aan de top of de arbeidsomstandigheden op de werkvloer;

verzoekt de regering zich als aandeelhouder in te spannen voor betere arbeidsvoorwaarden en lagere werkdruk bij KLM;

verzoekt de regering in de nieuwe nota Staatsdeelnemingenbeleid ook voorstellen te doen om haar invloed binnen staatsdeelnemingen in de toekomst te doen toenemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.
Zij krijgt nr. 9 (36 108).

De heer **Alkaya** (SP):
Dan nog een erg korte motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering zich in te spannen om essentiële diensten op luchthaven Schiphol, zoals beveiliging, niet langer geheel uit te besteden, maar ook binnen de eigen organisatie te regelen waar dat nodig is, tegen goede arbeidsvoorwaarden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.
Zij krijgt nr. 10 (36 108).
Dank u wel, meneer Alkaya. Tot slot meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. Ik heb een paar opmerkingen en vier moties. Ik dacht een overeenkomst te vinden met de Minister van Financiën door dezelfde retorische vragen te stellen. Je verwacht eigenlijk geen antwoord en dat heb ik ook niet gekregen. Ik heb het ook niet gevonden in de antwoorden van de Minister van Financiën, want die dramatische en ultieme versnelling die noodzakelijk is, vind ik niet terug in deze investeringsvoornemens. De uitleg dat het wel beter zou gaan als we het niet zouden doen, vind ik ook niet terug. Op geen enkele manier is dat goed uitgelegd. We hebben te maken met een sector die aantoonbaar niet zijn afspraken nakomt en ons bovendien vaak met de rug tegen de muur plaatst als het gaat om dit soort beslissingen. De sector doet ook altijd beloftes naar de toekomst: we gaan plannen maken, we krijgen een nieuwe CEO en dan gaan we daarmee spreken. Dus ik zie dat niet. Dat maakt het toch speculeren, niet alleen met het Nederlandse belastinggeld, maar ook met de toekomst van deze fossiele investering.
Voorzitter, ik heb vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het nooit de bedoeling was om via Air France-KLM Nederlands belastinggeld in de Franse staatskas te stoppen;

constaterende dat van de 220 miljoen euro nu ten minste 75% overgemaakt wordt naar de Franse staatskas en er geen garanties zijn dat dit percentage niet verder oploopt;

verzoekt de regering te garanderen dat van de overige 25% niets wordt overgemaakt aan de Franse staat en indien dit toch gebeurt zich geheel terug te trekken als aandeelhouder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 11 (36 108).

De heer **Van Raan** (PvdD):
De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de biodiversiteits- en klimaatcrisis;

constaterende dat de wetenschap ons vertelt dat we waarschijnlijk al binnen vijf jaar door de 1,5 graad klimaatopwarming gaan;

verzoekt de regering geen nieuwe aandelen te kopen in de fossiele grootverbruiker Air France-KLM en een plan op te stellen voor een verantwoorde krimp van de Nederlandse luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 12 (36 108).

De heer **Van Raan** (PvdD):
De derde motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om zijn klimaatbeleid vorm te geven via actief aandeelhouderschap;

constaterende dat de luchtvaartsector in de afgelopen twintig jaar slechts 1 van de 50 (tekortschietende) klimaatdoelen gehaald heeft;

spreekt uit dat het klimaatbeleid hoofdzakelijk via normstelling gevoerd dient te worden en niet via aandeelhouderschap;

spreekt uit dat de regering niet mag speculeren met belastinggeld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 13 (36 108).

De heer **Van Raan** (PvdD):
De laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de onderbouwing van de beleidskeuze, zoals artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet voorschrijft, niet blijkt waarom de aankoop van nieuwe aandelen in het bredere publieke belang is;

overwegende dat «bijvoorbeeld» zeggenschap over KLM niet hetzelfde is als het «publiek belang»;

verzoekt de regering om opnieuw de beleidskeuze om nieuwe aandelen aan te kopen veel beter te onderbouwen conform artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.
Zij krijgt nr. 14 (36 108).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Raan. Als u zoveel moties heeft, is het qua tijd handig om ze korter te formuleren. Ik ben nu heel coulant. Meneer Alkaya had nog een vraag, volgens mij over de tweede motie.

De heer **Alkaya** (SP):
Exact. Even kijken of ik het goed begrijp. De motie zegt aan de ene kant dat we niet moeten doorgaan met deelname aan de aandelenuitgifte. Aan de andere kant vraagt de motie om een plan om het aantal vluchten van KLM te doen verminderen. Is dat dan een plan dat de Staat als aandeelhouder zou moeten bepleiten, met de positie van minderheidsaandeelhouder, of via de wet? Wat voor plan zou dat moeten zijn?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank voor de vraag. Wellicht sprak ik inderdaad te snel. Wij vinden dat het via normstelling zou moeten en niet via aandeelhouderschap. We hebben de Minister van IenW ook al vaak gevraagd om dat bedrijfsplan te maken dat uitgaat van een CO_2-plafond van 2,5 megaton. Dat is de fair share, naar rato. Dat is ook bevestigd door diverse wetenschappers: dat is ongeveer het budget voor de luchtvaart in Nederland. Dat moet je normstellend doen. Daarna kun je kijken wat voor een legitieme plek er voor de luchtvaart overblijft. Ik kijk daarbij ook even naar Minister Harbers van IenW. Want dat die plek legitiem is, staat buiten kijf.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De moties worden voor de Kamerleden gereproduceerd. Ik wil beide Ministers even de kans en gelegenheid geven om onderling af te stemmen hoe en wat. We schorsen dus voor een paar minuutjes. Maar ga niet te ver weg, want we zijn zo weer klaar voor de voortzetting.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
We gaan verder met het wetgevingsoverleg over de derde incidentele suppletoire begroting inzake de aandelenemissie Air France-KLM. Ik constateer dat ik onder de indruk ben van de eindsprint waarin we ineens beland zijn, want het is nog geen 19.00 uur en we zijn toch al toe aan de tweede termijn van de zijde van het kabinet. Dat is dus goed nieuws. Ik geef optimistisch het woord aan Minister Kaag.

Minister **Kaag**:
Dank u wel. Ik geloof dat dat goed voorzitterschap is, mevrouw de voorzitter. Ik wil trouwens een fout herstellen. Ik heb het aandeelpercentage van CMA CGM bij de aandelenemissie abusievelijk genoemd als verwacht op 5%, maar het kan tot maximaal 9% gaan. Dat stond ook in de tabel, dus ik moet dat even zelf mondeling corrigeren. Excuus daarvoor.
De heer Heinen vroeg of andere partijen tegen de bonus van de heer Smith hebben gestemd. O, dat was de heer Nijboer, excuus. O, het was mevrouw Van Dijk. De hele Kamer heeft dit gevraagd, mevrouw de voorzitter! Van de uitgebrachte stemmen heeft circa 25% tegen de toekenning van de bonus voor de CEO over het jaar 2021 gestemd. In 2020 was dit 23%. We hebben circa 14% van de stemmen. Er zit dus een stijgende lijn in. We zijn er nog niet, maar we gaan door.
Dan was er nog een vraag van de heer Markuszower over mogelijke afspraken bij het vertrek van de huidige CEO van KLM. Ik kan u alleen maar zeggen wat wij van de zijde van het kabinet herhaaldelijk hebben gesteld, ook schriftelijk meen ik. Ik heb in ieder geval de raad van commissarissen laten weten dat er geen sprake kan zijn van een vertrekvergoeding in welke vorm dan ook, tenzij dit past binnen de kaders van wet- en regelgeving en het tijdelijk steunkader COVID-19 van de Europese Commissie. Enige uitbetaling kan pas plaatsvinden nadat de staatssteun volledig is terugbetaald. Ik ben niet op de hoogte van de details van afspraken die mogelijkerwijs zijn gemaakt, maar vanuit de Nederlandse overheid hebben wij eenduidig herhaaldelijk gesteld wat wij verwachten of eisen.
Dan weet ik niet of er nog vragen waren voor de heer Harbers. Anders geef ik een snelle appreciatie van de moties.

De heer **Van Raan** (PvdD):
De Minister had toegezegd dat ze in tweede termijn terug zou komen op de minimale grens van twee jaar en de onderkapitalisatie van Air France-KLM.

Minister **Kaag**:
Zoals de heer Van Raan weet, is het best wel technisch. Ik kan het helemaal voorlezen. Ik kan ook een kort briefje erover sturen. Maar ik kan ook voorlezen uit eigen werk.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat is zeer verleidelijk.

De **voorzitter**:
Ik weet niet of u nou de keuze aan de heer Van Raan moet laten. De Minister zegt toe schriftelijk een uiteenzetting daarvan te doen: zullen we dat gewoon zeggen?

Minister **Kaag**:
U krijgt morgen een briefje daarover.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Het lijkt me goed dat we dat briefje krijgen voor de stemmingen. Maar tegelijkertijd volstaat een kort ja of nee ook, want als het nee is, als die grens nog steeds niet bereikt is, wordt de kans op een nieuwe aandelenemissie enorm groot. Dus een simpel ja of nee, en dan dat briefje ter verdieping, zou fijn zijn.

De **voorzitter**:
De Minister gaat nu zorgen dat het in de Handelingen komt. Daarmee heeft u ook de schriftelijke uiteenzetting.

Minister **Kaag**:
Met een ja of een nee. Maar ons antwoord is iets langer dan een ja of een nee. Het is een weging.

De **voorzitter**:
Gaat uw gang, Minister Kaag. Doet u dat maar.

Minister **Kaag**:
Goed. We hebben uw vraag bekeken samen met onze financieel adviseur en juridisch adviseur. Op basis van de financial statements van 2020 en 2021 was er op basis van de wettelijke voorschriften geen sprake van onderkapitalisatie van Air France-KLM. De definitie van onderkapitalisatie betekent dat de net equity minder dan de helft van het aandelenkapitaal beslaat. Dit wordt gebaseerd op de balance sheet en de laatste individual annual accounts – excuus voor het Engels – van Air France-KLM. Als er wel sprake zou zijn van onderkapitalisatie, zou de onderneming een bijzondere vergadering bijeen moeten roepen, binnen vier maanden na de datum waarop de aandeelhoudersvergadering de annual accounts heeft goedgekeurd waar deze onderkapitalisatie uit volgt. Tijdens deze bijzondere vergadering zou de onderneming dan ontbonden moeten worden, tenzij de aandeelhouders besluiten om daar niet toe over te gaan. Dan moet niet later dan na de sluiting van het tweede financiële jaar volgend op de annual accounts waarin de onderkapitalisatie is vastgesteld, de situatie zijn opgelost. Maar ik lees hier in mijn aantekeningen geen ja of geen nee.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Sterker nog, je leest alleen maar wat in de Franse wet staat, dus hier hebben we niks aan.

De **voorzitter**:
De kwalificaties laat ik aan u, meneer Van Raan, maar we hebben in ieder geval een antwoord van de Minister.

Minister **Kaag**:
Er is overigens gesteld in het eerste stukje tekst dat er geen sprake is van onderkapitalisatie van Air France-KLM op basis van de financial statements van 2020 en 2021; mijn tweede paragraafje.

De **voorzitter**:
Ik begrijp nu waarom de Minister had aangeboden dit in een brief te doen. Ik nodig de Minister uit om over te gaan tot haar appreciaties.

Minister **Kaag**:
Ten eerste de motie op stuk nr. 6 van de heer Stoffer. Ik wil nogmaals herhalen dat volgens de begrotingsregels, zoals ook aangegeven door de heren Nijboer, Heinen en Stoffer zelf, dekking van deelname aan de emissie niet verplicht is. Die regels zijn vastgelegd in het coalitieakkoord. De lijn is eigenlijk: wat niet relevant is voor het EMU-saldo, is niet relevant

voor het uitgavenplafond. Een financiële transactie is niet relevant voor het EMU-saldo. Maar het feit dat dekking niet verplicht is, betekent niet dat we daar niet over nadenken of dat er geen andere afweging gemaakt kan worden. Mag ik de motie als volgt lezen? Het moet nu niet een standaardactie worden. Ik denk dat het een mooie opdracht is voor de Studiegroep Begrotingsruimte. Als ik de motie zo mag lezen dat het kabinet altijd de ruimte zal blijven behouden om, indachtig de staande begrotingsregel, tot dekking over te gaan, dan geef ik deze motie: oordeel Kamer. Maar het is wel binnen alle caveats die ik heb aangegeven.
Dan de motie op stuk nr. 7. We delen het dictum van deze motie van de heren Nijboer en Van der Lee. Het zal u duidelijk zijn dat we alles op alles willen blijven zetten om te zorgen dat KLM de voorwaarden naleeft, zolang de steun nog niet is terugbetaald. Als ik deze motie zo mag lezen dat de kabinetsinzet aangehouden wordt, in afwachting van andere instrumenten, die we nu nog niet hebben omdat we het niet echt kunnen afdwingen in het kader van compliance, dan kan ik deze motie oordeel Kamer geven, maar wel met deze kanttekening. We hebben namelijk nog niet de instrumenten waarmee we dit kunnen afdwingen.

De **voorzitter**:
Ik zie de heer Nijboer instemmend knikken.

Minister **Kaag**:
De motie op stuk nr. 8 is voor mijn collega Harbers.
Dan de motie op stuk nr. 9 van de heer Alkaya. Mag ik die motie als volgt lezen? De laatste regelt luidt: verzoekt de regering in de nieuwe nota Staatsdeelnemingenbeleid haar invloed in de toekomst te doen toenemen. De heer Alkaya weet dat ik verwacht dat ondernemingen hun voorbeeldrol pakken en naleven, op maatschappelijk verantwoorde voet. Daar horen arbeidsvoorwaarden zeer duidelijk bij. Als ik haar zo mag lezen, geef ik haar oordeel Kamer. Wij zullen onze invloed, en niet onze macht, waar dat mogelijk is proberen te doen gelden. Maar wij gaan daar nog over spreken bij het bredere debat over de staatsdeelnemingennota.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya knikt.

Minister **Kaag**:
De heer Harbers zal de motie op stuk nr. 10 bespreken.
De motie op stuk nr. 11 van de heer Van Raan ontraad ik.
De motie op stuk nr. 12 van de heer Van Raan ontraad ik.
De motie op stuk nr. 13 van de heer Van Raan ontraad ik.
De motie op stuk nr. 14 van de heer Van Raan ontraad ik.

De **voorzitter**:
Formeel krijgt de motie op stuk nr. 13 geen oordeel, omdat daarin twee keer «spreekt uit» staat. Dat is een nieuwe trend. Daar moet de Kamer dan zelf iets van vinden.
Dank. Dan is het aan u, Minister Harbers.

Minister **Harbers**:
Dank u wel.
De heer Heinen vroeg mij of Schiphol onder curatele staat. Als dat het was, zou ik het ook zo genoemd hebben. Geheel naar de letter denk ik juist ... Schiphol doet heel veel en moet de komende dagen en weken nog heel veel doen. Wij hebben toegevoegd dat we vanuit het belang voor de samenleving en van de exploitatie het naadje van de kous willen weten. Om die reden willen we ook gewoon direct en gedetailleerd worden geïnformeerd.

De heer Van der Lee refereerde nog aan stikstof. Ik heb in mijn beantwoording wel de natuurbeschermingsvergunning genoemd. We weten wat daarachter zit. Het is aan Schiphol om daar een goede aanvraag voor te doen. Dat speelt natuurlijk ook mee.
De motie op stuk nr. 8 vraagt om een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel. Een toekomstbestendig bedrijfsmodel kan niet anders dan duurzaam zijn. Dat hoort ook bij datgene wat ik in mijn beantwoording aangaf over het toekomstige bedrijfs- en verdienmodel. Ik zie dit dus als ondersteuning van beleid. Ik kan het oordeel erover aan de Kamer laten.
Dan de motie op stuk nr. 10 van de heer Alkaya. Ik moet heel eerlijk bekennen dat toen ik de motie las, mijn natuurlijke reflex was: kunnen we deze misschien even aanhouden, wetend dat hier op dit moment over gesproken wordt tussen Schiphol en de bonden? Tegelijkertijd is alles wat hier staat, de wereld die iedereen die naar Schiphol kijkt, ziet. Het moet wel deze kant uit. De heer Alkaya heeft al een paar nuanceringen ingebouwd, zoals «niet langer geheel uit te besteden» en «waar dat nodig is». Ik denk dat de kern van de motie ook de laatste drie woorden zijn: tegen goede arbeidsvoorwaarden. Dat is namelijk essentieel in deze tijd. Dat zal de komende jaren met een krimpende beroepsbevolking ook nog wel zo blijven. Als ik de motie zo mag uitleggen dat hier nog wel de ruimte voor Schiphol in zit om dit op een goede manier in te richten, zou ik het oordeel erover aan de Kamer kunnen laten. Er staat bijvoorbeeld in: essentiële diensten niet langer geheel uitbesteden. In de kern is voor mij de uitbesteding niet het knellende punt. Het gaat erom dat het goede tarief daarvoor wordt betaald, zodat de mensen die dat werk doen daadwerkelijk denken: hé, dit is hartstikke aantrekkelijk; dat wil ik gaan doen. Volgens mij is dat de intentie die achter deze motie zit en zo heb ik de heer Alkaya ook beluisterd. Met dat in het achterhoofd kan ik het oordeel aan de Kamer laten.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van dit wetgevingsoverleg. Ik dank beide Ministers voor hun aanwezigheid en het open debat, en natuurlijk ook mijn Kamergenoten. O, dat klinkt iets intiemer dan ik het bedoelde. Ik beëindig hiermee dit wetgevingsoverleg. Morgen stemmen wij over het wetsvoorstel Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM en de negen moties die vandaag zijn ingediend. Morgen hebben we daar dus direct een uitspraak van de Kamer over. Dank u wel en een fijne avond allemaal.

Sluiting 19.10 uur.