

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

187

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Ronnes** (beiden CDA) en **Visser** en **Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Financiën over *de samenwerking tussen KLM en Air France* (ingezonden 24 juli 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Financiën (ontvangen 12 oktober 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten over de samenwerking tussen Air France en KLM¹ op 18 juli 2017²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u ook kennisgenomen van het rapport «de relatie tussen Air France en KLM, een cultureel perspectief»³? Zo ja, wat is uw reactie op de constatering en aanbevelingen in het rapport? Heeft u over dit rapport en de aanbevelingen met de KLM-directie gesproken? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, bent u voornemens met hen hierover in gesprek te gaan en de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 2

Ja, ik heb daarvan kennis genomen. Het is niet aan mij om een reactie te geven op dit rapport. Ik heb over het rapport niet met de KLM-directie gesproken omdat ik de samenwerking een verantwoordelijkheid van de onderneming Air France KLM en de twee luchtvaartmaatschappijen KLM en Air France zelf vind. KLM heeft aangegeven de komende periode gezamenlijk met Air France en Air France KLM te bepalen hoe uit het rapport lessen kunnen worden getrokken en tot verbeteringen kan worden gekomen waar nodig.

¹ EenVandaag 18 juli 2017: «Wantrouwen bedreigt voortbestaan KLM.»

² Telegraaf 19 juli 2017: «Onzekere toekomst Air France en KLM

³ De relatie tussen Air France en KLM zoals ervaren door de medewerkers: een cultureel perspectief d.d. april 2017 geschreven door Philippe d'Iribarne, Niels Noorderhaven

Vraag 3

Hoe beziet u dit rapport in het licht van alle politieke discussies de afgelopen jaren inzake de evenwichtige ontwikkeling van de hubs Schiphol en Parijs Charles de Gaulle en de centralisatie van KLM-activiteiten en de daarbij ontstane onrust?

Antwoord 3

Ik zie geen directe relatie tussen dit rapport en de afspraken en ontwikkeling van de twee hubs en centralisatie.

Vraag 4

Klopt het dat de afspraken, zoals gemaakt in oktober 2016 met de nieuwe CEO van Air France-KLM nog steeds staan als een huis, te weten:

- geen verdere centralisatie van KLM activiteiten,
- geen bedrijfsonderdelen en banen overhevelen naar de Air France-KLM holding in Parijs,
- geen banen overhevelen van het KLM hoofdkantoor naar de hoofdvesting van Air France-KLM in Parijs,
- zelfstandig financieel beheer voor KLM en de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II,
- de afspraken met de in 2010 verlengde Staatsgaranties blijven in stand, Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Deze afspraken gelden nog steeds.

Vraag 5

Welke gevolgen zal de ontwikkeling van Boost als nieuwe dochteronderneming onder de holding van Air France-KLM hebben voor de KLM qua zelfstandigheid, werkgelegenheid, landingsrechten, centralisatie van activiteiten etc.? Oftewel, welke gevolgen heeft Boost voor de onder vraag 4 genoemde afspraken? En wat betekent dit plan precies, in het licht van eerdere uitspraken van de bestuursvoorzitter van de holding Air France-KLM, waarbij hij aangaf dat door dit plan de productiebalans tussen Air France en KLM zal worden hersteld?

Antwoord 5

Ik verwacht niet dat de ontwikkeling van de nieuwe dochteronderneming Joon (de nieuwe naam voor Boost) gevolgen zal hebben voor KLM. De bestuursvoorzitter van Air France KLM, dhr. Janailac, heeft aangegeven dat de oprichting van Joon geen belemmering zal vormen voor de groei van KLM. Dhr. Janailac heeft ook aangegeven dat de productiebalans (overigens een afspraak binnen de onderneming zelf) hersteld moet worden door groei van Air France en dat dit winstgevende groei moet zijn en geen groei die ten koste gaat van KLM. Hij verwacht dat door snelle groei via Joon binnen een aantal jaren de productiebalans wordt hersteld.

Vraag 6

Worden de nieuwe Boost-vliegtuigen verdeeld via een «vaste sleutel» tussen KLM en Air France of is het uitgangspunt van winstgevende groei leidend? Indien een «vaste sleutel» leidend is, deelt u dan de zorgen dat dit kan leiden tot verlies van zelfstandigheid van KLM, verdere centralisatie van KLM-activiteiten en banenverlies in Nederland? Heeft u hierover contact gehad met de holding Air France-KLM? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek?

Antwoord 6

De heer Janailac heeft aan het kabinet aangegeven dat Joon geen belemmering zal vormen voor de groei van KLM.

Vraag 7

Hecht u nog steeds aan het naleven van de Nederlandse governance cultuur en -structuur (het «two-tier-model»), zoals verwoord door het kabinet tijdens het plenaire debat over de situatie bij de holding Air France-KLM d.d. 26 oktober 2016? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Het two-tier model heeft een raad van commissarissen en een raad van bestuur. Dat model functioneert goed en ik hecht nog steeds waarde aan het behouden van dat onderscheid.

Vraag 8

Kunt u de eerdere uitspraak (gedaan in het algemeen overleg Luchtvaart van 23 februari jl.) bevestigen waarin u zei dat het kabinet er geen voorstander is dat de bestuursvoorzitter van Air France-KLM holding in de Raad van Commissarissen van KLM komt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Klopt het dat in de Executive Committee van de Air France-KLM holding inmiddels nog maar vier van de twaalf zetels worden bezet door Nederlanders, terwijl dat er in 2013 nog zes van de veertien waren? Wat is uw visie daaromtrent? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Antwoord 9

Het Group Executive Committee van Air France KLM bestaat thans uit twaalf leden waaronder vier Nederlanders. Over de samenstelling van dit comité bestaan geen afspraken met de Nederlandse overheid. Air France KLM is als privaat bedrijf zelf verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering en benoemingen in de diverse organen. Uiteraard vinden wij het voor de onderlinge samenwerking en het vertrouwen binnen Air France KLM van belang dat er ook voldoende affiniteit en kennis is van Nederland en KLM.

Vraag 10

Kunt u deze vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.