

Vergaderjaar 2019–2020

29 232

Air France – KLM

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 19 mei 2020

De vaste commissie voor Financiën en de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben op 6 mei 2020 overleg gevoerd met de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 24 april 2020 inzake mogelijke steunmaatregelen Air France – KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 9).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Anne Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Weeber

Voorzitter: Anne Mulder
Griffier: Weeber

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bruins, Tony van Dijk, Van Haga, Van der Linde, Anne Mulder, Nijboer, Van Otterloo, Van Raan, Ronnes, Sneller, Snels en Stoffer,

en de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 11.01 uur.

De voorzitter:

Ik open dit notaoverleg over mogelijke steunmaatregelen aan Air France-KLM. Graag heet ik de ministers van harte welkom: de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. We zitten in de Oude Zaal. Die is 32 jaar geleden voor het laatst gebruikt als plenaire zaal. Ik hoorde net van de heer Van Otterloo dat hij op de laatste dag ook nog even de heer Deetman heeft vervangen. Misschien zijn bij hem de nostalgische gevoelens dus het meest aanwezig.

Ik stel voor dat we vier minuten spreektijd hebben en dat we maximaal twee interrupties in tweeën doen. U kunt dus vier vragen stellen. Dat is een maximum, geen minimum; ze hoeven niet op. Ik wil na de eerste termijn van de Kamer schorsen voor een halfuur, zodat de beide bewindspersonen de beantwoording van de vragen kunnen voorbereiden en we kunnen lunchen. Daarvoor zijn lunchpakketten. Op de agenda staat dat dit overleg tot 17.00 uur duurt, maar dat is ook geen taakstelling. Ook die tijd hoeft niet op. Dat gezegd hebbende, geef ik als eerste het woord aan de heer Nijboer.

De heer Nijboer (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaartsector ligt in de hele wereld op z'n gat. Er vliegt bijna niemand meer. De PvdA erkent het belang van KLM voor de werkgelegenheid en voor de Nederlandse economie in den brede, maar steun aan een luchtvaartmaatschappij is geen vanzelfsprekendheid. De PvdA vraagt en verwacht van het kabinet een toekomstplan voor hoe KLM voor de toekomst van de Nederlandse economie dienstbaar kan zijn en hoe zo veel mogelijk werkgelegenheid behouden kan blijven.

Ik ga op drie punten in, voorzitter. Allereerst op de werkgelegenheid, want daar is het allemaal om te doen. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat door de steunmaatregelen zo veel mogelijk werkgelegenheid behouden blijft? Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat vooral de lager betaalde werknemers, de werknemers met flex- en nulurencontracten, de mensen die op de grond en bij de beveiliging werken, zo veel mogelijk beschermd worden door deze maatregelen, zodat niet de piloten en het topbestuur worden gered en de mensen op de werkvloer de rekening betalen? Want eerlijk gezegd stond het kompas van de top niet goed afgesteld. De eerste beslissing was: flexcontracten eruit. De tweede beslissing ging over de vraag over bonussen aan de top en of er al dan niet steun kon komen. Dat kan niet.

Mijn tweede punt is duurzaamheid. Het kabinet heeft aangegeven ook voorwaarden te willen stellen aan de duurzaamheid van de luchtvaart. De PvdA-fractie vraagt die voorwaarden nader in te vullen. In Frankrijk is bekend geworden dat de binnenlandse vluchten worden geschrapt. Die hebben we in Nederland natuurlijk niet, maar we hebben wel vluchten naar bestemmingen die vlakbij zijn, bijvoorbeeld naar Brussel of andere nabije steden. Is het kabinet bereid die af te bouwen? Hoe ziet het kabinet de rol van KLM in de toekomst, ook wetende dat we als samenleving veel duurzamer zullen worden? Welke afspraken worden daarover gemaakt? Ik

vraag ook aandacht voor het ultrafijnstof dat wordt uitgestoten en dat slecht is voor de gezondheid en de omwonenden.

Voorzitter. Ten derde de financiële voorwaarden. Het kabinet wil leningen verstrekken en garantstellingen op leningen. Ik vraag waarom er niet is gekozen voor een aandelenparticipatie. Dat geeft toch meer zeggenschap? Als KLM er weer bovenop komt, leidt dat er ook toe dat je meeprofiteert in de winst. Bij leningen heb je wel het verlies als het misgaat, maar niet de winst als het goed gaat. Bovendien geven aandelen meer zeggenschap. Minister Hoekstra heeft niet voor niks vorig jaar aangekondigd een aandelenbelang van 14% te nemen. Hij heeft het niet alleen aangekondigd, hij heeft het ook gedaan: een 14%-aandelenbelang vanwege de zeggenschap. Waarom wordt daar nu niet voor gekozen?

Voorzitter. Tot slot de verhoudingen met Frankrijk. De PvdA-fractie heeft daar grote zorgen over. De Franse regering heeft al een steunpakket bij de Europese Commissie neergelegd, dat is goedgekeurd. Zij heeft ook al de voorwaarden uitgewerkt, terwijl het Nederlandse kabinet daar nog middenin zit. De persconferentie van vrijdag met eerst de Franse Minister en daarna ons kabinet, het Nederlandse kabinet, vond ik eerlijk gezegd een zootje ongeregeld. Ik verwacht in tijden van crisis, als een bedrijf moet worden gered vanwege het nationaal belang, dat er twee gezamenlijke kabinetten staan die zeggen: dit gaan we doen en dit is het noodplan om onze luchtvaartmaatschappijen te redden samen met het bestuur. Het is nu een robbertje vechten, waarbij de ene partij zegt «we redden Frankrijk» en de andere partij zegt «we redden Nederland». Het is volstrekt ongewis wat de toekomst is van KLM. Ik vraag het kabinet om samen op te trekken met de Fransen, geen ruzie te maken en te zorgen voor een gezamenlijke oplossing in het belang van de Nederlandse werknemers en economie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter. Het kabinet zegt dat KLM onmisbaar is, omdat veel multinationals kiezen voor Nederland als vestigingsplaats vanwege de goede bereikbaarheid. Het gaat het kabinet vandaag dus vooral weer om die multinationals en het zogeheten vestigingsklimaat van Nederland. Laat ik vooropstellen dat voor de SP een goed leefklimaat in ons land veel belangrijker is dan het vestigingsklimaat voor multinationals. Maar het een hoeft het ander niet uit te sluiten, in tegendeel. Voor veel sectoren is de levensstandaard in Nederland, waaronder bijvoorbeeld een goede zorg, veel belangrijker dan de bereikbaarheid. Dat blijkt uit een onderzoek van de regering zelf, uit de Monitor Vestigingsklimaat. Is het, met dat in het achterhoofd, niet merkwaardig dat het kabinet ziekenhuizen gewoon failliet laat gaan, maar nu bij KLM zo voortvarend de portemonnee trekt? KLM krijgt al steun van de overheid. De arbeidskosten zijn al grotendeels overgenomen en toch is er nu extra steun nodig. Waarom? Follow the Money toonde aan dat KLM waarschijnlijk is bestuurd met een roze zonnebril op. Er zijn maandelijkse verplichtingen aangegaan voor het leasen van vliegtuigen en het afnemen van kerosine. Dat zijn verplichtingen die nu gewoon doorlopen, terwijl de vliegtuigen aan de grond staan. Wat is het bestuur in dezen te verwijten, vraag ik aan het kabinet, aan de regering als aandeelhouder. Vooral met de discussie over de bonussen in het achterhoofd is dat natuurlijk bizar. Als de bedrijfsreserves van KLM nu al onvoldoende blijken en er extra steun nodig is vanwege de maandelijkse verplichtingen die het bestuur is aangegaan, zijn wij van mening dat ook die lease- en oliemaatschappijen moeten meebetalen aan dit steunpakket. Zij hebben immers ook belang bij het overeind blijven van KLM. Gaat het kabinet zich hiervoor inzetten?

Het kabinet stelt zelf gelukkig ook wel wat voorwaarden aan steun. Zo mogen er geen bonussen en dividenden worden uitgekeerd zolang de steun niet is terugbetaald. Dat is mooi. Maar is het niet ook logisch dat KLM onder de Wet normering topinkomens gaat vallen? Anders financiert de belastingbetaler straks de topinkomens van managers en piloten. Dat lijkt ons niet alleen onredelijk, maar ook niet uit te leggen als je beseft dat 2.000 uitzendkrachten nu al naar huis gestuurd zijn.

Wij zetten ons vanaf het begin al in voor het personeel. Onze motie om ook de uitzendkrachten in dienst te houden bij KLM werd helaas verworpen. Niet alleen de coalitie stemde tegen, maar ook de rechterkant van de Kamer, de PVV en Forum voor Democratie. Het resultaat is dus dat 2.000 mensen nu al hun baan kwijt zijn bij KLM. Vindt het kabinet ook dat zij zo snel mogelijk weer aan de slag moeten kunnen, als zij dat willen, nu de dienstverlening weer wordt opgestart? Sluit het kabinet gedwongen ontslagen in de toekomst uit?

Veel werknemers moeten alweer aan de slag bij KLM omdat er weer gestart wordt met een aantal vluchten. Kan de regering als aandeelhouder garanderen dat al die medewerkers voldoende beschermingsmateriaal zullen krijgen totdat deze coronacrisis voorbij is?

Naast deze sociale voorwaarden moet KLM ook nog eens verduurzamen en de uitstoot van CO₂ en ultrafijnstof verminderen. Wij hebben dus te maken met een bedrijf waar 30.000 mensen werken met enorme uitdagingen in de komende tijd. KLM moet de komende jaren veranderen. Het is dus verstandig als de overheid namens de Nederlandse samenleving zo veel mogelijk invloed krijgt als aandeelhouder. Op termijn lijkt het nationaliseren van KLM ons de beste optie, maar voor de korte termijn sluit ik me volledig aan bij...

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Alkaya (SP):

... de Partij van de Arbeid. Een halve minuut? O, ik dacht dat er een interruptie was, voorzitter. Maar het gaat helemaal goed komen met een halve minuut.

Welke mogelijkheden ziet het kabinet om nu al de positie van Nederland in het bedrijf te versterken, dus om aandelen te kopen? De luchtvaart was voor het coronavirus al geen functionerende vrije markt en die zal de luchtvaart ook nooit worden. Laten we dus niet naïef zijn met z'n allen. Als een organisatie echt niet failliet mag gaan, kan die ook niet overgelaten worden aan de markt en zeker niet als die markt aan alle kanten disfunctioneert.

De voorzitter:

Dank. Dan is er een interruptie van de heer Van Dijck.

De heer Tony van Dijck (PVV):

Ik hoor de heer Alkaya zeggen dat de SP eigenlijk voor nationaliseren is, maar nu niet. Nu sluit de SP zich aan bij de PvdA. Ik begrijp dat niet zo, want de PvdA wil gewoon een kapitaalstorting doen in de holding. En uiteindelijk gaat dat geld dan naar het verliesgevende Air France. U komt zo op voor de belastingbetaler, maar als u voor een kapitaalstorting in de holding bent, vloeit het belastinggeld eigenlijk naar het verliesgevende Air France. Is dat nu...?

De heer Alkaya (SP):

Nationaliseren betekent voor ons twee dingen: een, dat het weer een Nederlands bedrijf wordt en, twee, dat het weer een bedrijf wordt in handen van de overheid. Om dat voor elkaar te krijgen is een complexe splitsing nodig. Nu zijn er meerdere aandeelhouders in de holding. Dat

zijn niet alleen maar Frankrijk en Nederland. Er is bijvoorbeeld ook een Chinees deel en een Amerikaans deel. Het is dus van belang dat we beginnen te werken aan een grotere positie, een sterkere positie, van de Nederlandse overheid, want op termijn lijkt die nationalisatie gewoon de beste optie. Nu het bedrijf op omvallen staat, kun je niet zeggen «laten we nu al nationaliseren», want dat is gewoon niet binnen een week geregeld, terwijl nu wel binnen één week of misschien twee weken het een en ander moet gebeuren om het bedrijf überhaupt overeind te houden.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Ik begrijp het niet. De SP is voor nationaliseren, maar vervolgens zegt zij een grotere positie te willen in de holding. Dat zijn twee verschillende dingen. Of je bent voor nationaliseren – u laat de holding failliet gaan, haalt de KLM eruit, maakt een doorstart, nationaliseert en gaat t.z.t. desnoods naar de beurs – of u gaat meer geld pompen in de holding en u heeft vertrouwen in de toekomst met Air France, met meer integratie, meer geld naar de Franse luchtvaartmaatschappij en meer belastinggeld naar de Franse luchtvaartmaatschappij. Dat is wat u nu voorstelt. U wil het een, maar u doet het ander.

De heer **Alkaya** (SP):

Het verschil tussen de PVV en mijn partij is dat wij iets willen en vervolgens manieren bedenken om dat voor elkaar te krijgen en niet alleen maar roepen dat we iets willen. Volgens mij is de beste manier om KLM op termijn te nationaliseren gewoon het bedrijf nu overeind houden. Als de PVV daar een ander plan voor heeft, dan hoor ik dat straks graag, maar ik betwijfel het.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

De heer Alkaya zegt dat hij in principe wil nationaliseren, maar dat hij betwijfelt dat we binnen een week – volgens mij was dat de termijn die hij noemde – 100% van de aandelen kunnen kopen. Is alleen die vertraging een obstakel in het verwerven van die aandelen of zijn er nog andere obstakels? Volgens mij is het best mogelijk om binnen een week 100% van die aandelen te kopen.

De heer **Alkaya** (SP):

Laat ik deze discussie proberen te beëindigen door gewoon aan het kabinet de vraag te stellen of het kabinet binnen een week kan nationaliseren. Is dat mogelijk, vraag ik aan het kabinet. Als dat mogelijk is, zal ik de eerste zijn die dat steunt.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Nou, dat vind ik een heel bevredigend antwoord. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan kom ik bij de heer Van der Linde.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter. Honderdduizenden mensen in Nederland verdienen hun brood met handel en distributie. We weten dat we aan de vooravond staan van een diepe recessie, waarschijnlijk zelfs een peilloos diepe recessie. Wij willen dat, als de stofwolken daarvan zijn opgetrokken, wij nog steeds ons brood kunnen verdienen met handel en distributie. Daarbij horen banen en verbindingen. Daarbij hoort ook een nationale luchtvaartmaatschappij. Er is de VVD veel aan gelegen om de KLM letterlijk in de lucht te houden. Dat is niet eens vanwege een blauw- of oranjegevoel, maar omdat het netwerk van KLM onmisbaar is voor de centrale functie van Schiphol en dus voor de centrale plaats van Nederland in Europa. We willen dat er na de crisis een sterke, concurrerende KLM staat. En dat kan. Maar KLM zal

zelf met een plan moeten komen. Het bedrijf zal winstgevender moeten worden en er moet waarschijnlijk worden geïnvesteerd in een zuinige vloot. Het gaat op dit moment over 2 tot 4 miljard. De VVD vindt dat de KLM dat geld waard is. Als we dan maar wel de goede, zakelijke beslissingen nemen, want het is belastinggeld dat elders in Nederland moet worden terugverdiend. Er is daarom wat ons betreft geen plaats voor extra politieke wensen. Verduurzaming en vergroening zijn belangrijk, maar daarover praten we in een ander kader. Wij willen niet dat de KLM op achterstand wordt gezet door voorwaarden die niet gelden voor andere luchtvaartbedrijven, of het nu gaat om biokerosine, nachtvluchten of vakantiebestemmingen.

Laten we alsjeblieft respectvol omgaan met de medewerkers van KLM. Niemand heeft gevraagd om deze rottijs. Meer dan 30.000 KLM'ers hebben jarenlang bijgedragen aan onze nationale trots en zitten nu thuis, in onzekerheid. Dit is een reddingsoperatie en geen strafexpeditie. Dit moet ook geen strafexpeditie worden voor hardwerkende Nederlanders die dankzij Transavia met hun gezin betaalbaar op vakantie kunnen. We hebben er 100 jaar over gedaan om vliegen voor iedereen bereikbaar te maken. Daar zijn we trots op. Vliegen is niet alleen voor rijke Nederlanders of voor zakenreizigers.

Voorzitter. Ik heb wel een aantal vragen en zorgen. De eerste vraag is welke beslissing nu eigenlijk voorligt. In de brief noemt het kabinet de start van een voorhangprocedure, maar dat gaat over een aandelenuitgifte, en daarover lees ik nagenoeg niets. Kunnen de ministers aangeven op welke termijn ze daar bijzonderheden over kunnen geven? Hoelang zingt KLM het uit met dit pakket leningen, die uitsluitend voor liquiditeit zijn bedoeld? Als het kabinet een herstructurering afdwingt, hoe wordt de voortgang daarvan bewaakt? Krijgt de Minister daarvoor extra invloed binnen KLM? Hoe staat het met de discussie over de Nederlandse zeggenschap in Air France-KLM? Want die was vorig jaar aanleiding voor die deelneming van bijna 1 miljard.

Voorzitter. De VVD heeft een extra zorg. Daar hebben we nagenoeg nog niets over gehoord. Dit is staatssteun. Het kabinet is hierover in gesprek met de Europese Commissie. De Commissie heeft de regels versoepeld. Op grond daarvan mogen we nu leningen verschaffen. Maar wat gebeurt er als we nieuwe aandelen kopen? Want die vallen buiten dat kader. We weten dat de Commissie dan vaak een remedy instelt, vaak de verkoop van een deel van een bedrijf.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Van der Linde (VVD):

Ik zou graag willen weten wat we daar nu over kunnen weten. Ik moet er ook niet aan denken dat wij straks miljarden pompen in Air France-KLM, om vervolgens in Brussel te horen dat we KLM moeten afstoten, of Transavia, of een deel van het lijnennetwerk. Die zekerheid wil ik echt graag hebben voor we hier een voorhangprocedure kunnen afronden.

Voorzitter. Een goede, concurrerende KLM, die er ook is voor gewone Nederlanders. Geen politieke verlanglijsten, gewoon een zakelijke insteek. En dan is de KLM ons belastinggeld meer dan waard.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik zie een aantal interrupties, van de heer Snels, de heer Van Dijck en de heer Nijboer, in die volgorde. Eerst de heer Snels.

De heer Snels (GroenLinks):

Zo kennen we de VVD weer: als het gaat over duurzaamheid, is het een politiek wensenlijstje. Voor GroenLinks staat het vast dat een luchtvaart

die niet verduurzaamt, geen toekomst heeft. Daar gaat het debat van vandaag over. De concrete vraag die ik aan de heer Van der Linde van de VVD heb, is of hij het met het kabinet oneens is. Want het kabinet heeft zelf al aangegeven dat er in steunoperaties voorwaarden gesteld moeten worden aan duurzaamheid. Ik ben het daar helemaal mee eens.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Mijn eerste, tweede en derde prioriteit is het voortbestaan van KLM. Duidelijker dan dat kan ik het niet zeggen. Tegelijkertijd weten we dat KLM al jaren een van de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen ter wereld is, op dit moment zelfs dé duurzaamste. Dus ik maak me daar ook gewoon minder zorgen over. We praten in een ander kader, luchtvaartbreed, over verduurzaming. Ik heb net gezegd dat wij dat belangrijk vinden. Maar we gaan het niet alleen voor KLM doen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik vind dat een zeer merkwaardige stelling, zeker omdat het kabinet zelf heeft aangegeven dat het juist op dit moment verstandig is om duurzaamheidsvoorwaarden te stellen aan de reddingsoperatie bij KLM en bij Air France-KLM. Maar wat vindt de heer Van der Linde dan van de voorwaarde die Frankrijk heeft gesteld? Frankrijk doet het voor Air France minstens zo scherp. Ik ben ook benieuwd wat het Nederlandse kabinet vindt van de Franse voorwaarden. Die zijn zeer scherp, en terecht. Dit is hét moment om ervoor te zorgen dat de luchtvaart op langere termijn én economisch rendabel blijft, én duurzaam wordt.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik begrijp heel goed dat de heer Snels dit zegt, vanuit het perspectief van GroenLinks. Maar ik zeg nogmaals, heel duidelijk, dat het mij gaat om het voortbestaan van KLM, met alle werkgelegenheid die daarmee gemoeid is. Als dat niet is geborgd, kunnen we ook geen nadere voorwaarden stellen.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

De heer Van der Linde pleit voor het voortbestaan van de KLM, en terecht want daarvoor zijn we hier allemaal, maar hij zegt tegelijkertijd: dan moeten we KLM niet op achterstand zetten met andere maatschappijen. Maar vervolgens zet hij wel zijn handtekening onder een vliegtaks die volgend jaar ingaat. Het lijkt mij nu niet echt het moment om een vliegtaks in te voeren, want uiteindelijk zetten we KLM daarmee op achterstand ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen en bovendien betaalt de belastingbetaler de vliegtaks.

De heer **Van der Linde** (VVD):

De vliegtaks is er na een heel lang debat gekomen. Daar hebben we onze handtekening onder gezet en daar sta ik gewoon voor. Bovendien is dat ding luchtvaartbreed, dus daar zetten we KLM niet mee op achterstand.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Ik weet dat de VVD het liefst de vliegtaks Europees zou invoeren, maar de vliegtaks is nu een Nederlandse uitvinding en wordt in Nederland ingevoerd. De vliegtaks zet KLM wel degelijk op afstand, maar buiten dat is er een nieuwe werkelijkheid. Toen we twee maanden geleden over de vliegtaks debatteerden, ging KLM nog als een speer en nu staat KLM bijna failliet aan de grond. Dus ik neem aan dat de VVD de flexibiliteit weet te betrachten om aan nieuwe omstandigheden nieuwe maatregelen te koppelen en dus de vliegtaks in ieder geval tot nader order uit te stellen.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Wij hebben er nog steeds een voorkeur voor om dingen Europees te regelen vanwege het level playing field. Dat zit er niet in en tegelijkertijd weten we dat heel veel landen hun eigen vliegtaks hebben. We hebben het op deze manier gedaan en daar staan we voor.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik ben het oneens met de VVD om geen duurzaamheidseisen te stellen, want als KLM niet verduurzaamt, heeft ze helemaal geen toekomst, maar ik wil een vraag stellen over de leasecontracten en de kerosinecontracten. Dat zijn miljardencontracten, zo blijkt uit onderzoek van Follow the Money. Is de heer Van der Linde het met de PvdA-fractie eens dat alleen als zij bijdragen, dus niet alleen de Staat maar ook de aanbidders van deze contracten, we KLM kunnen redden? Want als KLM ten onder zou gaan, zouden ze ook niks hebben. Er wordt dan geen kerosine meer verkocht. Is de heer Van der Linde dat met de PvdA eens?

De heer **Van der Linde** (VVD):

De heer Nijboer gaat nu eigenlijk in op het voorstel van GroenLinks voor die bail-in. Onze eerste prioriteit is nu om KLM in de benen te houden. Dat is het allerbelangrijkste. Ik begrijp heel goed dat allerlei partijen kijken hoe we die rekening vervolgens kunnen verdelen. Daar kunnen we best over praten en daar kunnen we best over nadenken, maar dan wil ik ook een goed beeld hebben van wat daar dan weer de gevolgen van zijn. Je trekt dan namelijk een steentje uit het hele economische bouwwerk. Onze eerste prioriteit is nu om KLM en de banen te redden en over de rest praat ik graag een keer verder.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Maar dit is wel het moment. Met deze houding denken ze: die Nederlandse staat, de VVD als grootste partij van Nederland zegt dat de belastingbetaler wel betaalt. Dit is natuurlijk wel het moment – dat is heel uitzonderlijk – dat alle partijen een stap moeten zetten voor die redding. Ik vind het ondenkbaar dat er wat betreft kerosine- en leasecontracten helemaal niets wordt gevraagd en de Staat er volledig voor zou opdraaien. Dat kan de heer Van der Linde toch ook niet vinden? Dat doen we toch ook met horecaondernemers die een pand huren niet? Dan vraag je toch aan de vastgoedeigenaren om een steentje bij te dragen? Dat zou hier toch ook moeten? Dat zou toch een voorwaarde moeten zijn? Als we die niet stellen als parlement, dan financiert de belastingbetaler die leasecontracten.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik wil zeker weten dat de rekening niet uiteindelijk bij de gewone man of vrouw in Nederland terechtkomt. De institutionele beleggers die nu het hardst worden getroffen door de brandstofprijzen zijn waarschijnlijk onze pensioenfondsen, ABP en PFZW. Daar stond vanmorgen nog een artikel over in de krant. Dat betekent dat pensionado's in Nederland de rekening gaan betalen voor KLM. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De **voorzitter**:

Derde vraag, de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Voorzitter, ik gebruik mijn derde vraag, want ik vind dit een drogreden van jewelste. Nou moeten we via het steunen van KLM de pensioenfondsen redden? Nee, voorzitter, dat is niet zo! Er is hier een enorme reddingsoperatie gaande met Air France-KLM. Daar heeft de PvdA-fractie begrip voor, onder voorwaarden. Maar dat betekent wel dat elke partij moet bijdragen. Het kan niet zo zijn dat grote beleggers in kerosinecontracten en weet ik

wat de dans ontspringen en dat de Nederlandse belastingbetaler vol aan de lat staat.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik herhaal mezelf waarschijnlijk. Ik wil best nadenken over hoe we de rekening intelligenter kunnen neerleggen, maar dat ga ik niet doen zonder dat ik heel goed begrijp wat dit betekent voor de gewone doorsnee Nederlander.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan en daarna de heer Alkaya.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik vraag me af of de heer Van der Linde doorheeft hoe hij hier ongelofelijk en volstrekt irrationeel een betoog opbouwt als hij zegt dat de redding van de KLM op nummer een, twee en drie staat. Vervolgens moet KLM winstgevend worden en met een zuinige vloot, terwijl we allemaal weten dat de race naar de bodem, onder andere ook gefaciliteerd door belastingvoordelen, zoals het nu staat alleen maar betaald wordt door de belastingbetaler. Dus het is op deze manier een irrationele investering. De heer Van der Linde gooit ook de klimaatopgave die we met z'n allen hebben, waaronder ook KLM – het is een gewone industrie geworden, heeft Minister van Nieuwenhuizen ons verteld – en passant overhoop. Dus door te zeggen «een, twee en drie: KLM overeind houden» handelt de VVD volstrekt irrationeel. Ik vraag me af of de heer Van der Linde dat zelf doorheeft.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Laten we onze verworvenheden op een rij zetten. KLM is de meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld. Dat is niet omdat Tweede Kamerleden vinden dat het bedrijf duurzaam moet zijn, dat is omdat het bedrijf dat zelf wil en daar zelf jarenlang keihard aan heeft gewerkt. Die verworvenheid hebben we. Er ligt een luchtvaartbreed programma: Slim én duurzaam. Dat zijn allemaal dingen waar we gewoon hard mee aan het werk zijn. Dat wordt niet vergeten. Alleen, waar ik voor pas is dat de KLM op achterstand wordt gezet, dat die 30.000 banen in de waagschaal worden gesteld, alleen omdat we extra's aan de KLM zouden opleggen. Dat is wat ik niet wil.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Het is bijzonder dat de heer Van der Linde Slim én duurzaam aanhaalt, waaronder ook de handtekening van de KLM staat. Juist dat plan geeft het volstrekt irrationele karakter van de luchtvaartsector aan. Het plan Slim én duurzaam, waar KLM de handtekening ook onder heeft gezet, stelt zichzelf voor in 2030 nog 12 megaton uit te kunnen stoten. Als de VVD zich aan zijn woord houdt en wil houden, en ik neem aan dat de heer Van der Linde dat wil, dan kan de transportsector met een fair share naar rato niet meer dan 5 megaton uitgeven. Dus hoe kan de heer Van der Linde hier nu het plan Slim én duurzaam aanhalen als bewijs dat het niet wordt vergeten? Het wordt juist wél vergeten. Dus nogmaals, de heer Van der Linde bewijst hier eigenlijk alleen maar zijn volstrekt irrationele opstelling ten opzichte van de luchtvaartsector. Dat is niet gunstig.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter, ik hoorde geen vraag, maar laat ik dan toch reageren. Natuurlijk, je kunt je zorgen maken. Luchtvaart is vervuילend, dat weten we met z'n allen. Maar wat de heer Van Raan hier een race naar de bodem noemt, is wel de verworvenheid die we met z'n allen hebben dat Nederlanders op vakantie kunnen met een vliegtuig, dat wij alles betaalbaar hebben gemaakt en dat we daar ook nog eens een keer een

hoge efficiëntie bij hebben. Ik vind dat wat waard, en dat alles met de meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld.

De heer **Alkaya** (SP):

2.000 uitzendkrachten zijn al op straat beland, er wordt actie gevoerd bij Schiphol omdat mensen zonder voldoende beschermingsmiddelen al aan de slag moeten. Hetzelfde dreigt te gebeuren voor KLM-personeel. En tegelijkertijd zijn er heel veel topinkomens bij KLM voor de piloten en topmanagers. Er is veel ongelijkheid, ook bij Schiphol en KLM. De heer Van der Linde zei: ik vind allereerst het voortbestaan van KLM met alle werkgelegenheid belangrijk en ik wil zeker weten dat de rekening van deze operatie niet bij gewone mensen terecht komt. Vraagt hij op deze punten dan net als ik een toezegging van het kabinet? Dat betekent dus geen bezuinigingen, geen slechtere arbeidsomstandigheden voor de werknemers en geen gedwongen ontslagen? De heer Van der Linde zei: ik vind allereerst het voortbestaan van KLM mét alle werkgelegenheid belangrijk en ik wil zeker weten dat de rekening van deze operatie niet bij gewone mensen terecht komt. Vraagt hij op deze punten dan net als ik een toezegging van het kabinet? Dat betekent dus geen bezuinigingen, geen slechtere arbeidsomstandigheden voor de werknemers en geen gedwongen ontslagen.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Die 2.000 uitzendkrachten vind ik een rotbeeld. Daar zal ik maar gewoon heel eerlijk over zijn. Dat is gewoon stikvervelend. Ik begrijp ook de tegenstelling die de SP schetst bij mensen die goed verdienen en meer zekerheid hebben binnen de KLM. Maar tegelijkertijd, we hebben het hier over 30.000 mensen die gewoon een cao hebben. Dat is een cao waar we tot nu toe geen grote vraagtekens bij hebben gezet. Zijn wij dan degenen die moeten gaan hakken en breken in een cao, terwijl KLM zelf nog met plannen moet komen? Mijn oproep is juist: laten wij waardig en respectvol omgaan met personeel, dat overigens zelf al heeft aangegeven best een bijdrage te willen leveren. Maar dat gaan wij hier niet doen. Dat kunnen we niet. We kennen die arbeidsvoorwaarden onvoldoende. Dat zou echt niet op z'n plaats zijn.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, interrupties gaan in tweeën. Ik houd ze allemaal bij. Dat weet u.

De heer **Alkaya** (SP):

Zeker. Dank, voorzitter. Zulke uitspraken zijn natuurlijk mooi, maar wat zijn die dan waard? De heer Van der Linde zegt dat het voortbestaan van KLM belangrijk is vanwege die werkgelegenheid terwijl 2.000 uitzendkrachten al op straat staan. Wat is zo'n uitspraak dat de rekening niet bij gewone mensen mag belanden waard als de heer Van der Linde geen toezegging aan het kabinet vraagt en zegt dat we het hier niet met elkaar daarover zouden moeten hebben? Het is vrij makkelijk om zulke morele uitspraken te doen, maar wij zitten hier uiteindelijk ook om als politiek te besluiten onder welke voorwaarden deze steun verleend gaat worden. Dus dan vraag ik nogmaals: als die mooie woorden van de heer Van der Linde wat waard zijn, moeten we dan vandaag ook niet een harde toezegging van het kabinet op deze punten krijgen?

De heer **Van der Linde** (VVD):

Wij zouden het liefst al die 30.000 mensen zekerheid over hun baan geven. Maar dat zou niet eerlijk zijn. U kunt die zekerheid niet geven, ik kan die zekerheid niet geven; de manier waarop we dit gaan doen, moet echt binnen KLM zelf uitgeknoobbeld worden. Je kunt de mensen die zekerheid niet geven. En je moet ook niet doen alsof.

De **voorzitter**:

De heer Snels, tweede interruptie.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik wil toch nog even terugkomen op het debat over de bail-in. Daar zal ik in mijn eigen spreektekst ook aandacht aan geven. Ik begrijp de argumentatie van de VVD niet. De VVD zegt: op een, twee en drie staat de redding van het bedrijf, en de belastingbetaler moet maar voor de kosten opdraaien. De belastingbetaler draagt dan de kosten en de risico's, en dat lijkt mij de argumentatie van een socialist. Zo herken ik de VVD niet. Als je een liberaal bent, dan kijk je naar marktpartijen, dan kijk je naar het internationale bankwezen, dan kijk je naar leasemaatschappijen in Ierland, dan kijk je naar de financieringsmaatschappijen die iets te maken hebben met dat hedgen van die kerosine. Dat zijn marktpartijen die een financieel belang hebben bij het redden van deze onderneming. Het is vanuit liberaal oogpunt dat je bij hen als eerste de rekening neerlegt. Ik snap niet waarom de VVD deze argumentatie niet deelt.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik herhaal mezelf, maar ik wil best meedenken over hoe we de rekening intelligent kunnen neerleggen. Ik wil dan wel snappen wie daarvan uiteindelijk de wrange vruchten plukt en dat dat niet de gewone man is.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Het punt is nou juist dat dit een harde inzet van het kabinet zou moeten zijn. Het kabinet onderhandelt met allerlei partijen over hoe dat steunpakket eruit moet zien. Het moet dan een harde eis van de VVD zijn, lijkt mij, dat de rekening voor een deel bij marktpartijen komt te liggen en niet bij de belastingbetaler. Zo zou ik als liberaal argumenteren. U gaat niet tegen de belastingbetaler zeggen: nou ja, we hadden ook het internationale bankwezen er voor een deel voor kunnen laten opdraaien, maar we laten u als belastingbetaler ervoor opdraaien. De gewone man moet het betalen. En dat begrijp ik gewoon niet. Dit moet een harde inzet van de VVD richting het kabinet zijn. En de VVD zegt: nou, we zullen er nog eens over nadenken.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik ga graag over mijn eigen inzet. Die inzet is op een, twee en drie het voortbestaan van de KLM. En later wil ik met alle plezier praten over hoe we de rekening anders kunnen neerleggen. Niet nu, want ik snap gewoon niet wie ervoor opdraait.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

De heer Van der Linde had het over de verworvenheid om op vakantie te gaan. Ik draag de VVD natuurlijk een uitermate warm hart toe en ik begrijp dat de heer Van der Linde het leuk vindt om op vakantie te gaan, maar we hebben wel de grote noodzaak om naar ons werk te gaan of om zakelijk te vliegen. Een groot gedeelte van het vliegverkeer is zakelijk. Is de heer Van der Linde het met mij eens dat ook dat zakelijke vliegverkeer heel belangrijk is?

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ja.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de heer Snels voor zijn termijn.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Voorzitter. KLM is belangrijk voor banen en onze verbondenheid met het buitenland. Zeker, dat erkent GroenLinks. Maar haar onmisbaarheid wordt

altijd overdreven door de bedrijvenlobby en met een sausje van irrationeel nationalisme overgoten. Blauwe trots, ik heb er weinig mee, zeg ik tegen de Minister. Het is lobbygeleuter om politiek en publiek te beïnvloeden.

Want wat voor bedrijf redden we nou eigenlijk? Een bedrijf dat al vele jaren moeite heeft om rendabel te zijn en kampt met hoge schulden. Dat geldt voor zowel KLM als de combinatie met Air France. De raden van commissarissen van zowel KLM als de holding laten geen maatschappelijk besef zien door in crisistijd voorstellen te doen voor hogere bonussen. Honderden piloten met salarissen van drie ton en meer wonen in het buitenland om hier inkomstenbelasting te vermijden. Het is een bedrijf in een sector die niet meedoet aan het Klimaatakkoord van Parijs en die lobbyt tegen voorstellen voor een vliegbelasting en voor voorstellen voor groei van Schiphol, waardoor de overlast en luchtvervuiling ook 's nachts voor honderdduizenden omwonenden jaar na jaar toenemen. Het is een bedrijf waarvan de topman zegt dat alleen door verdere groei de luchtvaart kan verduurzamen.

Voorzitter. Wie gaan we nou eigenlijk redden? Redden we KLM of spekken we vooral de financiële handelaren die door futurecontracten KLM zelf weinig voor kerosine hoeven te betalen, maar een hoge gegarandeerde prijs van KLM krijgen. Laten we het gebeuren dat hun winsten door de belastingbetaler betaald moeten worden? Redden we KLM of redden we vooral ook de belastingontwijkende leasemaatschappijen in Ierland? Hoe ironisch: belastinggeld vanuit het Nederlandse belastingparadijs naar het Iers belastingparadijs. Als dát geen argument is voor een Europese minimumbelasting op winsten, dan weet ik het niet meer. Graag een reactie.

Voorzitter. Dit is de bankencrisis helemaal opnieuw. «Als we het bedrijf niet redden, dan is de schade enorm». Dat is ook zo, maar het is ook chantagepolitiek. Too big to fail en economisch belangrijk, maar ook een sector die weinig besef heeft van zijn bredere maatschappelijke opdracht. De financiële marktpartijen die een belang hebben in KLM, leunen nu rustig achterover omdat de overheid, ook in Frankrijk, de blauwe trots toch wel zal redden en hun rekeningen door de belastingbetaler zullen worden betaald. Wat betekent dat voor de onderhandelingspositie van zowel Frankrijk als Nederland?

Voorzitter. Ik heb vier vragen. Gaat de inzet van het kabinet zijn om een bail-in af te spreken bij de vormgeving van het steunpakket, zoals in het Afwegingskader bij steunverzoeken individuele bedrijven door het kabinet zelf is opgeschreven? Dat moeten we wat GroenLinks betreft toepassen richting financiers, aandeelhouders, leasemaatschappijen en oliehandelaren. De rekening kan niet alleen naar de overheid, maar moet ook naar marktpartijen. Ik heb een motie daarover in voorbereiding voor de tweede termijn.

Twee. Ziet het kabinet deze 2 à 3 miljard als eerste stap? Welke scenario's worden voorbereid voor de volgende stappen en voor over enige tijd? Kapitaalstorting met nieuwe aandelen voor de Staat of zelfs een eventuele splitsing van KLM en Air France? Mogelijk nationalisatie, als er uiteindelijk in een markt met gigantische overcapaciteit voorlopig geen zelfstandige toekomst is voor te stellen? Welke scenario's zijn er dus en hoe wordt de Kamer bij de uitwerking daarvan betrokken?

Drie. Voor GroenLinks is duurzaamheid een belangrijke toetssteen. Welke voorwaarden gaat het kabinet stellen? Zijn die concreet en afrekenbaar als het over CO₂ gaat? Komen er concrete doelen voor minder nachtvluchten en vervanging van korteafstandsvluchten door treinverkeer?

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer **Snels** (GroenLinks):

En hoe beoordeelt het kabinet de voorwaarden die Frankrijk op dit terrein stelt aan Air France?

Vier, ten slotte. Er wordt allang uitgekeken naar de Luchtvaartnota van dit kabinet. Wil het kabinet die nu zo snel mogelijk én geactualiseerd naar de Kamer sturen? Het debat over de toekomst van de luchtvaart moet nu echt snel plaatsvinden, juist nu er crisis is. We kunnen niet miljarden in een bedrijf stoppen, zonder dat we een beeld krijgen van zijn toekomst. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Sneller.

De heer Sneller (D66):

Dank, voorzitter. Je hoeft geen goed ontwikkeld gevoel voor blauwe trots te hebben om het economisch belang van KLM te zien, indirect voor de toeleveranciers en ons vestigingsklimaat, maar ook direct: het zou het grootste faillissement uit de Nederlandse geschiedenis betekenen. Maar dat nuchtere perspectief toont ook tekortkomingen, van het bedrijf en van de sector als geheel. Daarom is het heel goed dat wij vandaag bespreken welke steun nodig en gepast is, en onder welke voorwaarden die kan. Mijn eerste vraag is waarom we die voorwaarden met de Minister van Financiën bespreken en niet met de Minister van Economische Zaken. Voorzitter. Het kabinet werkt aan een steunpakket van 2 à 4 miljard. Ik zou zeggen: die marge is zo ruim dat je daar ongeveer een 747 in kan keren, dus ik krijg graag een nadere onderbouwing daarvan. Dan over de vorm. Het gaat om een garantie en een lening, en daarna zal ons waarschijnlijk nog een extra kapitaalstorting worden gevraagd. Waarom kiest het kabinet voor deze constructie en waarom voor deze volgorde? Hoe borgt het kabinet daarbij dat de overheid ook mee profiteert in herstel? Maar de vraag is of het eigenlijk nog wel fout kan gaan; de Minister heeft immers zijn whatever it takes voor de KLM al uitgesproken. Welke gevolgen heeft dat voor het gedrag van de andere stakeholders? Ik hoop dat inderdaad, zoals in het afwegingskader staat, «alle opties voor lastendeling door andere stakeholders verkend en uitgeput worden». Ik denk dan in het bijzonder aan de bedrijven waar KLM haar vliegtuigen leaset. Zij hebben immers ook heel veel te verliezen bij een faillissement.

Voorzitter. Over de voorwaarden. Terecht wijst het kabinet op de netwerk-kwaliteit en hinderbeperking, maar ook op een gepaste, solidaire bijdrage door management en piloten. Zelf noemde de Minister ook bonussen niet te verenigen met overheidssteun. Maar ik vraag mij nog af hoe die uitspraak zelf te verenigen is met de langetermijnvariabele beloning van CEO Smith. Ik hoor graag hoe dat zit. Dit raakt breder aan de vraag wat er nu gebeurt met die salarissen aan de Franse kant en hoe de balans binnen de holding ook in dat opzicht wordt bewaakt. Volgens mij is dat namelijk een belangrijke bouwsteen om Air France en KLM hier samen en gezamenlijk sterker uit te laten komen. Waarom wordt of werd deze bonusdiscussie via de media gevoerd, met alle uitstralingseffecten die daar dan bij horen? Ik dacht dat onze informatiepositie in de holding veel beter was geworden en dat wij nu juist goed bij die belangrijke besluiten betrokken werden, maar toch leken wij overvallen door dit beloningsvoorstel met onze eigen regeringscommissaris in de renumerationcommissie.

De heer Alkaya (SP):

D66 zegt nu twee dingen waar ik het van harte mee eens ben: dat de samenleving moet meeprofiteren van het herstel, zodra dat er is, en dat er een bijdrage gevraagd moet worden van de topinkomens, namelijk de piloten en de managers. D66 stelt ook de vraag of het verstrekken van garanties en kredieten wel de beste manier is, als dit onze randvoorwaarden zijn, en waarom we niet bijvoorbeeld aandelen kopen, zodat we

meer invloed in de onderneming krijgen. Betekent dit dat D66 ook kritisch is op de vorm die nu gekozen wordt? Kunnen wij bijvoorbeeld samen aan het kabinet vragen om toch ook de aandelenpositie van de Nederlandse overheid in de holding namens de Nederlandse samenleving te verbreden en versterken?

De heer **Sneller** (D66):

Nou, in dat afwegingskader staat een heel mooie opsomming van de verschillende manieren waarop je die steun kan verlenen: garanties, leningen, converteerbare leningen, aandelen. Ik zie ook wel grote nadelen van zo'n kapitaalstorting. In deze fase was mijn vraag dus vooral open: waarom wordt gekozen voor deze constructie – de Fransen doen het overigens ook op deze manier – en als er toch een kapitaalstorting komt, waarom bespreken en doen we dat niet nu?

De heer **Alkaya** (SP):

D66 wil een aantal uitgangspunten hanteren en stelt daar wat vragen bij. De uitgangspunten zijn meeprofiten in het herstel van de samenleving en een solidaire bijdrage van de topinkomens binnen het bedrijf. Zijn dat ook harde voorwaarden om het kabinet een akkoord te geven om door te gaan met de exercitie waar men nu mee bezig is?

De heer **Sneller** (D66):

Nou ja, dat zijn wel twee heel andere punten, vind ik. Het ene is ook een inzet van het kabinet. Er staat gewoon dat de breedste schouders de zwaarste lasten moeten dragen en dat piloten en management specifiek worden aangekeken. Daarvoor heb ik mijn steun uitgesproken. Het andere is veel meer «elk voordeel heb se nadeel». Als je die kapitaalstorting doet en extra aandelen verwerft, heeft dat ook een effect op de vraag welke marktpartijen kunnen bijdragen aan de kosten, terwijl bij de garantie in eerste instantie de private sector de financiering verstrekt. Daar zie ik ook grote voordelen van. Dus nee, dat is geen harde voorwaarde.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Sneller** (D66):

Last but not least, voorzitter, het klimaat. Ook het kabinet noemt duurzaamheid als voorwaarde, en dat is nodig ook. Wat mij betreft zijn we hier nu al specifiek over. Ik denk dan aan minder kortereafstandsvluchten, betere CO₂-emissierapportages en meer duurzame alternatieve brandstoffen. Dat zijn inderdaad dezelfde eisen als de eisen die de Franse staat heeft gesteld, maar voor echte klimaatimpact moeten de regels voor de hele luchtvaart worden aangepast: belasting op kerosine, btw op tickets, Single European Sky. Dat zijn de dingen die in het luchtvaartdebat vaker worden besproken. De coronacrisis is in zekere zin een reset voor de luchtvaart. Het is volgens mij ook een kans voor overheden om de toekomst vorm te geven en te zorgen dat de luchtvaart er sterker uit komt. Daarom roep ik het kabinet op om zich in Europees verband in te zetten om een einde te maken aan de status aparte binnen het Emissions Trading System en te zorgen dat duurzaamheid een criterium wordt bij het toewijzen van slots.

Mijn vragen over de exitstrategie zal ik voor de volgende keer bewaren, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u. De heer Van Raan heeft nog een interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan D66, vooral voor dat laatste, die klimaatinspanning. D66 noemt terecht dat het zowel een nationale als een internationale inspanning zal vereisen om luchtvaart binnen voorwaarden op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid te brengen. Spreekt D66 hier misschien nu ook voor de eerste keer uit dat de luchtvaart in z'n geheel, te beginnen met de rol die KLM op zich kan nemen als meest duurzame maatschappij, zal moeten krimpen om de klimaatdoelstellingen te halen?

De heer **Sneller** (D66):

Dat hebt u mij niet horen zeggen, maar ik heb de heer Elbers zelf ...

De heer **Van Raan** (PvdD):

Daarom vraag ik het.

De heer **Sneller** (D66):

De vraag van de heer Van Raan was of hij mij dat hoorde zeggen. Ik antwoord dat hij mij dat niet heeft horen zeggen, maar ik wou het daar niet bij laten omdat dat een beetje flauw zou zijn. De heer Elbers heeft zelf bijvoorbeeld gezegd dat de KLM hier kleiner uit zal komen. Het is verder redelijk neutraal of je dat wenselijk vindt of niet. Ik denk dat dat het gevolg zal zijn van de coronacrisis en de effecten daarvan in de komende jaren. De heer Van Raan is ook luchtvaartwoordvoerder; volgens mij heeft hij veel moties van de kant van D66 gezien om de verduurzaming in de luchtvaart te bewerkstelligen in internationaal verband.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, maar ik hoor D66 nooit zeggen wat de wetenschap ons vertelt, namelijk dat bij het halen van de klimaatdoelstellingen – waarbij de luchtvaartsector een normale sector is – een daling hoort van het aantal vluchten, gezien de staat van het klimaat, maar ook gezien de staat van de technologie. Dat hoor ik D66 inderdaad niet zeggen. Dan is ook hier weer de vraag: vindt D66 dat dan zelf ook niet in strijd met zijn eigen ambitieuze klimaatdoelstellingen? De uitnodiging is dus: wil D66 nu, in dit debat, zeggen dat bij die duurzaamheidsplannen een nationale en internationale inspanning hoort die het aantal vluchten doet afnemen, ja of nee?

De heer **Sneller** (D66):

Ik denk dat de luchtvaart nu relatief en kunstmatig goedkoop is, omdat er allerlei negatieve bijeffecten – de externalities, zeg ik voor de economen – worden afgewenteld. Die moeten worden ingeprijsd. Daarom vind ik die vrijstellingen van kerosine, maar ook van btw et cetera onwenselijk en ook niet van deze tijd. Dan gaat de prijs van vliegen omhoog en wat daar de resultante van is, mag de heer Van Raan aanvullen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we door met de heer Van Dijck voor zijn termijn.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Voorzitter, dank u wel. «De blauwe trots is in de problemen», om met de woorden van de Minister te spreken. Vriend en vijand zijn het erover eens dat we de blauwe trots, de blauwe zwaan, moeten redden. Maar er is nog veel onduidelijk. We weten alleen het voornemen dat er 2 tot 4 miljard in gepompt gaat worden. Mijn eerste vraag is dan ook: waar komt dat bedrag vandaan? Het is nogal een verschil of het 2 miljard of 4 miljard is. Hoeveel is eigenlijk noodzakelijk? Is dat niet bekeken? De onderbouwing, zoals mijn buurman het noemde, zien wij graag.

Ook vragen we ons af hoe het staat met de gesprekken. De Minister zegt dat er allemaal gesprekken gaande zijn: met de Commissie, met Air France, met de Franse staat, met de externe financiers. Hoe staat het

daarmee? Is er al een overeenstemming met banken? Ik hoor de heer Elbers zeggen dat dat nog weken gaat duren. Waarom moet dat zo lang duren? Klopt het dat er geen buitenlandse banken geïnteresseerd zijn om mee te doen en, zo ja, waarom is dat zo? Staat de Staat voor 90% of voor 100% garant? Want de banken zeggen: wij willen een goed plan zien als we voor 10% garant moeten staan. En hoe staat het met de voorwaarden voor KLM? Is de winstuitkering over 2019 voor het personeel ook van de baan? Zijn daar afspraken over gemaakt? Hoe staat het met het loonoffer? Voorzitter. Heel veel is nog onduidelijk. Het enige dat we weten is dat de Minister voornemens is KLM te redden met een bedrag tussen de 2 en 4 miljard, terwijl ik in de krant lees dat het in Frankrijk allemaal in kannen en kruiken is. De Commissie heeft zelfs al een oké gegeven. Hoe kan dat? Ik dacht dat de Minister samen zou optrekken met de Fransen. Volgens mij trekken de Fransen duidelijk hun eigen plan. Mijn volgende vraag is dan ook: hoe ziet die deal met de Fransen eruit? We weten het niet. We weten alleen dat het om 7 miljard gaat, maar ik lees tegelijk dat 3 miljard van die 7 miljard een directe lening is van de Franse staat aan Air France-KLM. Die moet het dan weer doorgeven aan Air France. Gaat dat straks ook zo met die 2 tot 4 miljard van Onze Minister? Gaat die eerst naar Air France-KLM en dan hopelijk door naar KLM? Want dan is de kans natuurlijk groot dat het bij Air France-KLM, bij de holding, blijft hangen. Hoe ziet die deal met de Fransen er dus precies uit?

Voorzitter. Dan de toekomst, waar een andere spreker het ook al over had. Hoe staat het met het toekomstplan? Alle vliegtuigen staan aan de grond, maar hoelang gaat dat nog duren? Wat als die malaise in de luchtvaartsector twee jaar gaat duren? Volgens CEO Ben Smith gaat het twee tot drie jaar duren. Is 2 tot 4 miljard dan wel genoeg voor KLM? Hoe gaan ze dat ooit terugbetalen? Wat zijn de scenario's? De Minister wil de miljarden alleen aan KLM geven, maar hoe gaat hij voorkomen dat Air France-KLM een greep in de kas doet en het geld dus uiteindelijk toch naar Air France gaat?

Voorzitter. Tot slot plan B: de nationalisatie, die eventueel op de achtergrond speelt. Want het is al jaren duidelijk dat de Fransen heel anders in de wedstrijd zitten dan Nederland. De Fransen willen de baas spelen over het winstgevende KLM, terwijl ze er zelf een zootje van maken. KLM mag opdraaien voor de problemen en de verliezen bij Air France. Dat is men spuugzat. We zagen het bij de herbenoeming van Pieter Elbers, bij de poging om een greep te doen in de KLM-kas, bij de aandelenaankoop van vorig jaar door deze Minister, en nu weer rondom de bonussen en de staatssteun. We moeten ons in dit stadium dan ook de vraag stellen: moeten we wel door met dit huwelijk? Zelfs de ondernemingsraad vroeg zich bij BNR Radio openlijk af of we niet over de huwelijkse voorwaarden moeten heronderhandelen. Geen verdere integratie, dat moet je niet willen, zei de ondernemingsraad van KLM. Is de Minister bereid dit te onderzoeken en de Kamer erover te informeren of het mogelijk is om KLM los te weken van Air France, en zelfstandig verder te laten gaan? Ik ben namelijk bang dat als we geld blijven pompen in de bodemloze put van Air France-KLM, en als KLM verder integreert, we straks ook geen KLM meer hebben, met alle gevolgen van dien. En daar hebben we dan zelf voor betaald.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Ronnes.

De heer Ronnes (CDA):

Voorzitter. De coronacrisis treft velen. Het virus waart rond. Met man en macht wordt er door mensen gewerkt om het virus verder in te dammen. Nederland rest, net als vele landen, geen andere keuze dan het land in meer of mindere mate op slot te doen. We zien en horen steeds meer

stemmen opkomen uit sectoren waar langzaam duidelijk wordt wat de schade gaat zijn. Een sector waar dit al heel snel duidelijk was en wordt, is de luchtvaartsector. Met het tot stilstand komen van vrijwel alle vluchten is de gehele luchtvaartsector in zwaar weer terechtgekomen. En vanzelfsprekend geldt dit ook voor KLM.

Ondanks dat KLM vóór deze coronacrisis een gezond bedrijf was – dat was het, voorzitter – zal het zonder steunmaatregelen niet het einde van het jaar halen. Het belang van KLM voor de Nederlandse economie is, lijkt me, duidelijk. KLM is een grote werkgever, die onlosmakelijk verbonden is aan Schiphol. Samen zorgen deze twee bedrijven, met honderden mkb-bedrijven, voor meer dan 100.000 banen voor werknemers en zzp'ers. En dan heb ik het nog niet over de meerwaarde die KLM heeft voor ons vestigingsklimaat en voor internationaal werkenden die zich in Nederland vestigen.

Echter, 2 miljard tot 4 miljard steun is geen kleingeld. Dit komt bij alle miljarden steun die de Staat inzet om de economische malaise te verzachten. Het is daarom goed om te horen dat de steun niet vrijblijvend zal zijn. Belangrijk vindt het CDA hierbij wel dat we een goede balans vinden met de eisen van continuïteit van de onderneming. Het CDA wil er daarom voor waken dat de Kamer hier per partij een wensenlijstje op tafel legt. Dat kan ervoor zorgen dat die balans uit het oog wordt verloren.

Daarom is het niet opportuun om dit moment aan te grijpen om bijvoorbeeld lang gekoesterde duurzaamheidswensen in één keer te eisen, zoals door sommige partijen wordt gedaan. Het is niet verboden om het te bespreken en op tafel te leggen, maar laten we voorzichtig zijn. Ik ben overigens wel benieuwd hoe de eisen van de Fransen met betrekking tot verduurzaming zich gaan verhouden tot het pakket dat de Minister tot stand weet te brengen. Kan hij hier al iets over zeggen?

Van belang is natuurlijk wel dat het geld dat wordt toegezegd, terecht komt bij het bedrijf en ten bate zal komen van bedrijfsactiviteiten en het continueren daarvan. Daar mogen harde eisen worden gesteld. Dat betekent voor het CDA: geen dividenduitkeringen en ook geen bonussen. Echter, we zien terug in het afwegingskader over financiële steun aan individuele bedrijven dat dividenduitkeringen denkbaar zijn als perspectief, nodig om nieuw kapitaal op te halen. Hoe verhoudt zich dit tot wat er staat in de brief van de Minister, namelijk dat dividenduitkering niet mogelijk zal zijn totdat de steun is afbetaald? Wordt hier toch een deur opengezet? Hoe moet ik dit perspectief duiden?

Ook voelt het ongemakkelijk als de Staat nu garant staat voor de topsalarissen binnen het bedrijf. Dat daar offers worden gebracht, is voor het CDA een harde eis, bedrijfseconomisch, maar ook moreel. Dit is in lijn met wat de Minister daarover zegt in zijn brief. Verwacht de Minister daarvoor draagvlak? En hoe ziet hij dit? Ik wil in dit kader expliciet vragen of de Minister hierbij ook goed wil kijken naar de afvloeiingsregelingen die gelden binnen KLM. We moeten niet dadelijk loonoffers zien van de bestaande formatie, terwijl er aan de andere kant via afvloeiing toch hoge salarissen moeten worden vergoed.

Gaat het geld dat beschikbaar is enkel ten goede komen aan KLM of kan het ook doorgesluisd worden naar Air France of naar andere bestemmingen? Ook wil ik graag van de Minister weten of de aandeelhouders van Air France-KLM of het bestuur een akkoord moet geven op het businessplan dat door KLM is opgesteld.

Afsluitend. Doe alstublieft wat nodig is in het belang van Nederland. Sluit niets uit en houd het vizier open om te zorgen dat er een hele goede oplossing en een heel goed pakket op tafel komen te liggen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. De heer Nijboer, die nog één vraag over heeft.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Klopt, voorzitter. Het CDA zegt terecht dat de steun niet vrijblijvend is en noemt zelf ook een aantal voorwaarden, maar ik heb geen voorwaarden gehoord waar ook GroenLinks en SP voor pleiten, om ook de financiële partijen, die die kerosinecontracten hebben verkocht, maar ook de leasemaatschappijen die in Ierland zitten, aan te slaan. Dat zou aan de continuïteit van KLM natuurlijk een hele grote bijdrage kunnen leveren, want dat gaat om forse bedragen. Is het CDA bereid om als voorwaarde voor steun hen ook aan te slaan? Of wil het, net als de VVD, de gewone man aanslaan om hen uit de wind te houden?

De heer **Ronnes** (CDA):

Ik vind dat u geen terechte vergelijking maakt. Het is niet of het een of het ander. De oplossing is een complex geheel. We zullen moeten kijken hoe de Minister dat handen en voeten gaat geven in zijn onderhandelingen en hoe hij het maximale resultaat kan bewerkstelligen. In zijn brief is hij in mijn ogen duidelijk over wat zijn bedoeling is. Laten we aan de voorkant niet dit soort harde scheidslijnen op tafel leggen, omdat we gewoon niet weten of we dat uit het pakket uitonderhandeld kunnen krijgen. Laat dat vertrouwen bij de Minister.

De **voorzitter**:

Dank. Dan kom ik bij de heer Bruins. De heer Van Raan wil een interruptie, maar hij is door zijn interrupties heen. Het is allemaal bijgehouden. Ik heb gezegd twee interrupties in tweeën en dit was de vierde van de heer Nijboer. Het was zijn laatste halve interruptie.

De heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat het kabinet aan het personeel van KLM laat zien «we zijn er voor jullie». De combinatie van Schiphol als aantrekkelijke one-terminalluchthaven met een ijzersterke home carrier is voor de ChristenUnie een groot publiek economisch belang. Maar het is in hetzelfde publieke belang om ook voorwaarden te kunnen stellen die eraan bijdragen dat die financiële steun ook effectief zal zijn en helpt om na de crisis een financieel gezonde bedrijfsvoering op te bouwen en duurzame keuzes te maken.

Ik ben dan ook blij met de brief die ministers Hoekstra en Wiebes afgelopen vrijdag stuurden met een afwegingskader voor steun aan individuele bedrijven. Ik lees daar dat het bedrijf in de kern gezond moet zijn, dat steun ziet op banenbehoud, niet op het beschermen van aandeelhouders, en dat stakeholders bijdragen aan de risico's. En dan die opmerkelijke woorden in de brief. Er wordt wederkerigheid verwacht van het bedrijf dat gesteund wordt en van bedrijven wordt verwacht zich te voegen naar het Rijnlandse model, waarin langetermijnwaardecreatie centraal staat.

Voor de ChristenUnie betekent dit, naast het afzien van bonussen en dividenden en het inleveren van salaris aan de top, ook dat KLM samen met Schiphol werkt aan verdere hinderbeperking voor omwonenden en verduurzaming. Maar het Rijnlands model betekent ook meer vaste arbeidsrelaties, waar nu veel uitzendwerk is. Het betekent ook veilig werken, ook voor de mensen op de grond. Maar het betekent in de kern ook een ander businessmodel met ruimere marges en minder schulden. Wil de Minister dit afwegingskader van afgelopen vrijdag in zijn beantwoording langslopen en mij vertellen hoe en op welke wijze KLM voldoet of zal gaan voldoen aan dit afwegingskader dat de regering zichzelf stelt? De Europese Commissie heeft inmiddels de Franse steun al goedgekeurd. Hoe verloopt de afstemming met Air France en de Franse staat? Hoe blijft het kabinet in de pas lopen met de haast die Frankrijk lijkt te hebben, met een Air France dat duidelijk minder vet op de botten heeft dan KLM? Kan

de Minister bevestigen dat de Nederlandse staatssteun gaat naar de nv KLM en niet naar de holding? Collega Ronnes noemde het ook al. Kan de Minister garanderen dat de staatssteun gescheiden wordt gehouden, en betekent dit ook dat de schulden gescheiden worden gehouden? En hoe verder met de governance? Kan de Minister garanderen dat de KLM baas in eigen huis zal zijn als ze staatssteun van de Nederlandse staat krijgt? Garandeert de Minister dat de aandelen in KLM nv die de Nederlandse staat heeft, niet worden verkocht?

Voorzitter. Het zal nog jaren duren voordat passagiers weer zo veel vliegen als voor de crisis. Voorlopig zal de anderhalvemeter economie haar stempel drukken. Vliegen zal beperkt worden tot het hoogstnoodzakelijke. Niet alleen KLM maar ook Schiphol heeft hiermee te maken. Het zal dus een hele klus worden om de nu voorgenomen leningen terug te betalen uit die hele kleine marges in de luchtvaart. Hoe ziet het nieuwe KLM-businessmodel eruit?

Ik sluit af, voorzitter. De ChristenUnie steunt het voornemen om KLM en haar personeel te hulp te schieten en zo de vitale infrastructurele functie overeind te houden. Maar voor toekomstbestendigheid is er meer nodig: een sociaal personeelsbeleid, meer vast, minder flex, minder outsourcing, minder hinder, minder uitstoot en een toekomstbestendig, robuust businessmodel. Voor een nationale luchtvaartmaatschappij van een Rijnlandse statuur betalen we graag een beetje meer. En dat, voorzitter, is ook wederkerigheid.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het geld is al beloofd, terwijl er over de voorwaarden nog wordt onderhandeld. Dat is de omgekeerde wereld, juist ook in de ogen van onze eigen Minister van Financiën. De Partij voor de Dieren kan deze blanco cheque uiteraard niet steunen. Erkent het kabinet dat luchtvaart zich af moet spelen binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid voor mens en dier, dat de krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is en dat daar internationaal en nationaal een aanpak voor moet komen?

Dat is nationaal met een scherp CO₂-budget, in lijn met de 1,5°C, van minder dan 5 megaton in 2030, terwijl de uitstoot van de luchtvaart op dit moment al 12 megaton bedraagt. Zijn de ministers dus bereid om als voorwaarde voor KLM een afnemend aantal vliegbewegingen te stellen? De reeks aan belastingvoordelen heeft niet geholpen om de sector gezond te maken, hooguit aan het versnellen van de race naar de bodem. Onze regering wil daar nu nog eens 2 miljard tot 4 miljard bovenop doen, ten gunste van aandeelhouders, kerosinehandelaren en Ierse leasemaatschappijen. De lusten zijn voor de aandeelhouders, de lasten voor de samenleving.

Personeel met een flexcontract werd, in strijd met de gedachte achter het Noodpakket banen economie, direct op straat gezet. De raden van bestuur vonden vervolgens dat de CEO's wel een bonus verdiend hadden, die ook nog eens werd gekoppeld aan de hoogte van de binnen te halen staatssteun. Men heeft geen moreel kompas. Dat erkent het kabinet kennelijk ook in de brief waarin het eisen stelt aan bonus- en dividendgedrag.

Voorzitter. Het kabinet beloofde alvast het geld, maar moet nog onderhandelen over de voorwaarden. Erkent het kabinet dat het zichzelf een zeer zwakke onderhandelingspositie heeft verschaft? Met teksten als «alles voor KLM» en «de blauwe trots» blijft de regering naar de pijpen dansen van een ontwrichtende sector. De resultaten uit het verleden beloven weinig goeds. Denk aan het droevige duurzaamheidsplan van onder andere KLM, genaamd Slim én duurzaam. Dat is slim noch duurzaam,

want daarmee komt men uit op ongeveer 11 megaton in 2030, terwijl het minder dan 5 megaton moet zijn.

Voorzitter. Welke harde garanties kunnen de ministers hier nu eigenlijk geven? Is er een plek voor de milieuorganisaties aan de onderhandelings-tafel voor toekomstige generaties? Ik krijg graag een toezegging.

Erkennen de ministers ook dat nieuwe investeringen in fossiele bedrijven, zonder die bedrijven radicaal te transformeren, zullen eindigen in gestrande bezittingen? Wat ons betreft: geen poen zonder plan.

Het argument van het kabinet dat onze hele economie afhankelijk zou zijn van de luchtvaart is inmiddels al diverse keren onderuitgehaald. Ik stelde er recent Kamervragen over, maar kan de Minister ons nu alvast garanderen dat geen banen dubbel geteld worden in de veelgenoemde 370.000 banenrekening, die de luchtvaartsector, waaronder Schiphol, maar ook de KLM en VNO-NCW hanteren? Dat betekent overigens niet dat we niets zouden moeten doen voor de werknemers van KLM. Integendeel. De luchtvaart zal krimpen, dus zullen we een groot deel van het luchtvaartpersoneel actief begeleiden naar meer toekomstbestendige sectoren.

Voorzitter, afsluitend. Om de onvermijdelijke krimp van de luchtvaart te bewerkstelligen stelt de Partij voor de Dieren een scherp CO₂-budget voor, naar rato in lijn met het 1,5°C-doel, met een krimpplafond van het aantal vliegtuigbewegingen, het overnemen van de

WHO-gezondheidsnormen op het gebied van geluid en het vastleggen van ultrafijnstofnormen op grond van het voorzorgsbeginsel. Voorts stellen wij voor een sociaal plan om werknemers naar toekomstbestendige sectoren te begeleiden, om eerlijk belasting te betalen op onder andere kerosine en tickets en om een aangescherpte vliegtaks in te voeren om de vervuiler ook de betaler te laten zijn. Géén steun aan sectoren die het risico op zoonosen verhogen door handel in levende dieren of de vee-industrie te faciliteren.

Voorzitter. Alle seinen staan op groei voor een krimp van de luchtvaart.

Wie wil vergroenen en verduurzamen – dat zegt het kabinet te willen – steekt geen belastinggeld in fossiele en vervuilende sectoren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Velen kennen inmiddels de beelden van stilstaande, geparkeerde vliegtuigen op landingsbanen op Schiphol. Ook als je naar de lucht kijkt, zie je nauwelijks nog vliegtuigen. Mooi voor de natuur, maar slecht voor KLM. De SGP staat dan ook positief tegenover de toegezegde steun aan onze blauwe trots.

Beide ministers hebben aangegeven dat KLM van groot belang is voor de Nederlandse economie. Dat onderschrijf ik. Maar vrijwel alle bedrijven, groot of klein, zijn wat de SGP betreft van waarde voor de Nederlandse economie. Ik heb daarom de volgende vragen: kan de Minister meer concreet aangeven wat de toegevoegde waarde van KLM is? Hoe groot is de keten die met KLM samenhangt? Stel dat we KLM niet zouden steunen en het bedrijf om zou vallen, wat dan?

Het is goed dat er aan de steun ook voorwaarden worden verbonden. Ik wil de ministers oproepen om deze voorwaarden realistisch en haalbaar vorm te geven. KLM nu met allerlei extra onnodige kosten opzadelen, is niet in het belang van KLM maar ook niet in het publieke belang. Het bedrijf heeft niet voor niets steun nodig. Een paar voorwaarden zijn al bekend: geen bonussen en dividenduitkeringen tijdens de duur van de leningen; de breedste schouders dragen de zwaarste lasten. Mijn vraag is of de Minister dit nader kan specificeren. Is de Minister bijvoorbeeld voornemens om aan iedereen, die meer dan de balkenendenorm verdient, een loonoffer te vragen? Of ligt die grens een stuk lager?

Voorzitter. De Frans-Nederlandse samenwerking had wellicht beter gekund. Ik heb daarover de volgende vragen. Hoe kijkt de Minister terug op de samenwerking? Is er sprake geweest van een gezamenlijk optrekken in het belang van de holding? Of heeft ieder voor zich het behoud van de eigen maatschappij op het oog? Dan mijn meer overstijgende vragen. Wat levert de samenwerking met de Fransen eigenlijk op? Wat gebeurt er als KLM besluit om op eigen houtje verder te gaan, of samen met een andere luchtvaartmaatschappij? En wat gaat de Minister doen als Frankrijk besluit om Air France verder te nationaliseren? De ondernemingsraad van KLM roept op om de samenwerking tussen Air France te laten bestaan uit coördinatie in plaats van integratie, een meer losstaand model dan nu het geval is. Ik hoor graag een reactie van de Minister op deze oproep. Het Nederlandse steunpakket komt ten goede aan KLM, aan de Nederlandse tak van de holding. Kan de Minister dat garanderen? Hoe wordt dat gewaarborgd?

Voorzitter. Er gaat waarschijnlijk veel belastinggeld naar KLM.

Waarschijnlijk, want ik las dat de banken niet staan te springen om leningen te verstrekken. Kan de Minister daarop reageren? Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat er daadwerkelijk leningen door banken aan KLM verstrekt worden en – minstens net zo van belang – hoe zorgt hij ervoor dat de leningen ook weer terugbetaald worden? De schuld van KLM zal flink toenemen. Hervormingen zijn daarom nodig. Hoe gaat de Minister dit waarborgen? Denkt de Minister na over nationalisatie, om dit probleem te ondervangen? Veel bedrijven krijgen geen speciaal steunpakket. Dat terwijl KLM ook al gebruikmaakt van bijvoorbeeld de NOW-regeling. Veel kosten zijn weggevallen bij KLM. Daarom tot slot de volgende vragen. Waar zitten de grootste financiële knelpunten bij KLM? Welke kosten worden met het steunpakket gedekt en waar komt het geld volgens de Minister uiteindelijk terecht? Gaat de Minister vooral inzetten op leningen en garantstellingen, zodat KLM de steun op termijn wel terugbetaalt? Ook graag daarop een reactie.

Daar houd ik het bij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Van Haga.

De heer Van Haga (Van Haga):

Voorzitter. De KLM is een prachtig bedrijf waar we trots op kunnen zijn. Het is de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld en is net als andere Nederlandse bedrijven zoals Shell, Unilever, Philips en Heineken het bewijs dat een klein land met hardwerkende mensen bovengemiddelde prestaties kan leveren. De KLM staat voor alles wat goed is aan Nederland: degelijkheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en klantvriendelijkheid. Met 30.000 medewerkers en nog eens honderdduizenden indirecte banen is KLM een van de toptienwerkgevers in Nederland. Nu is de KLM technisch failliet, ten gevolge van corona. Alle nostalgie ten spijt is het nu onze taak om een klinische afweging te maken of het zinvol is om miljarden belastinggeld te spenderen en een groot risico te nemen. Voorzitter. De eerste vraag die beantwoord moet worden, is of de KLM onderdeel is van de vitale infrastructuur van Nederland. Het is van levensbelang om strategische zaken in eigen land te produceren of te verzorgen. In de Chinadebatten is dit al vaker besloten, maar pre corona waren veel mensen hier nogal naïef over. Iedereen begrijpt dat onze voedselproductie niet moet verhuizen naar China. Godzijdank hebben we onze eigen boeren die voor ons eten zorgen. Iedereen begrijpt dat we een eigen leger moeten hebben. Het is ondenkbaar dat er oorlog uitbreekt en er in Nederland op dat moment helikopters van België gehuurd moeten worden en zcp-commando's in Duitsland geworven moeten worden. Maar bij andere sectoren, zoals de aardgasproductie, de telecomsector en andere hoogwaardige technologieën, zijn we de laatste jaren ons

eigenbelang volstrekt uit het oog verloren. De coronacrisis heeft bewezen dat we een groot aantal zaken hebben onderschat. We maken in Nederland geen mondkapjes en testmateriaal, we produceren geen medicijnen meer in eigen land en we vertrouwen erop dat als we iets nodig hebben, we het kunnen bestellen op AliExpress en dat het dan een paar dagen later geleverd kan worden. Maar dat is dus niet zo. Bepaalde strategische zaken moet je in eigen land blijven doen. Als je dat niet doet, ben je de klos als de crisis uitbreekt. Ook is gebleken dat we niet kunnen vertrouwen op onze vrienden in Europa. Bij een echte crisis is Nederland op zichzelf aangewezen. Dat is de les die we nu geleerd hebben. De KLM is onderdeel van de vitale infrastructuur en moet dus gered worden. Maar redding alleen is niet voldoende. We moeten er KLM 2.0 van maken. Voorzitter. Minister Hoekstra heeft al eerder laten zien dat het menens is. Er is 2 tot 4 miljard euro beschikbaar gesteld, maar laten we het dan ook meteen goed doen: laten we de KLM losknippen van Air France, laten we de KLM redden uit het faillissement en laat de overheid een 100%-belang in de KLM nemen. Daarbij kan samenwerking met Air France gewoon blijven bestaan: coördinatie in plaats van integratie. Maar we moeten de KLM wel meteen ingrijpend reorganiseren. Als alles weer opstart, moet de KLM lean-and-mean zijn: klaar om te concurreren met hoge kwaliteit en lage kosten. Never waste a good crisis. Dit is een enorme kans om KLM 2.0 klaar te maken voor de toekomst, dus laten we die kans met beide handen aangrijpen. Mijn vraag aan de Minister is of het scenario waarbij KLM tijdelijk 100% eigendom wordt van de Staat in beeld is en of dit ook is doorgerekend. Moet dit niet meteen onze voorkeursoptie zijn? Het verbinden van voorwaarden aan staatssteun is logisch en terecht. Er zal een ingrijpend loonoffer moeten worden gevraagd van het grondpersoneel tot het management en de piloten. Dat zal pijn doen, maar het zal moeten gebeuren. Er zullen kosten moeten worden bespaard. Er zal met een snoeischaar door de organisatie moeten worden gegaan, zodat geen enkel dood hout meer overblijft. Mijn vraag aan de Minister is wie die snoeischaar gaat hanteren en of er al een reorganisatieplan is. Voorzitter. De KLM is een van de meest duurzame vliegmaatschappijen ter wereld.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Van Haga (Van Haga):

De KLM doet mee aan de Duurzame Luchtvaarttafel en het sectorakkoord Slim én duurzaam, met afspraken over vlootvernieuwing en stimulering van alternatieve brandstoffen. Daarnaast participeert de KLM in de eerste biokerosinefabriek in de EU. Mijn vraag is: hoe ziet de Minister de voorwaarden in het kader van de verduurzaming eigenlijk voor zich? En is zij het met mij eens dat dit op dit moment niet aan de orde kan zijn?

Voorzitter. Het kompas van de KLM staat goed afgesteld. Het is een van de mooiste bedrijven in Nederland. We hebben een prachtige kans om een historische fout te corrigeren. Het is nu of nooit.

De voorzitter:

Dank. Dan ga ik naar de heer Van Otterloo.

De heer Van Otterloo (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter. De KLM in deze fase van de crisis failliet laten gaan, is voor 50PLUS geen optie. Ook als de vraag naar luchtvervoer door het virus en de nasleep permanent zou halveren, staat het belang van de KLM voor Nederland nog steeds fier overeind. We zijn bereid om het steunpakket in principe te steunen, afhankelijk van de verdere details van de deal. Aan onze eerste voorwaarde en onze tweede voorwaarde is gelukkig voldaan: er worden geen dividenden en bonussen uitgekeerd zolang de

steun niet is terugverdiend, en de omgeving moet qua lawaai en overlast kunnen profiteren van het feit dat er stappen worden gezet door de KLM. Maar feit is ook – dat hebben we gemerkt – dat heel veel bedrijven en ondernemers met de nodige jaloezie zien hoe hier veel geld voor gereserveerd wordt, terwijl zij vaak te maken hebben met banken die aan hen vooral vragen welk perspectief er is om na de crisis te overleven. In een omgeving waarin luchtvaartmaatschappijen nogal frequent omvallen, is dat ook hier een terechte vraag. Kunnen de ministers het voorstel ook in die zin verder onderbouwen?

De na de Tweede Wereldoorlog afgesproken vrijstelling voor belasting op kerosine is wel aan een afbouwregeling toe. Ik zeg het mijn voorganger na: never waste a good crisis. Dit is het moment om het te doen en om ook verder te trekken aan het voorstel van de vorige Staatssecretaris van Financiën – temeer daar de kosten van de klimaatverandering nu scheef worden neergelegd bij mensen, omdat de maatschappelijke kosten niet in de transportkosten worden verwerkt. Oneerlijke concurrentie leidt tot oneerlijke lastenverdeling.

Daarnaast herkennen wij in dit concrete voorstel drie grote risico's, die door de Minister in zijn brief wel worden geaaid, maar niet worden opgelost. The devil is in the details, van een plan dat we nog niet voldoende kennen om er nu al meteen achter te gaan staan. Ten eerste de noodgedwongen samenwerking met Frankrijk bij de redding. De efficiency van Air France was en is lager dan die van de KLM. Als de maatschappijen op dit punt nog verder uit elkaar groeien, dan komt de samenwerking echt in gevaar. Gelden de voorgenomen ingrepen in de kosten voor beide fusiepartners in dezelfde mate? Of moet Air France meer doen, omdat zij een hoger kostenniveau hebben? Dat zou wel gerechtvaardigd zijn, vinden we. Onze extra afgetrainde blauwe zwaan mag niet naar beneden getrokken worden door een opstandige Franse eend; anders wordt het echt een canard.

Ten tweede de veelheid en de enorme omvang van de fiscale constructies waar Air France-KLM gebruik van maakt. Daar raakt KLM veel sympathie kwijt, ook die van ons. Dat geldt natuurlijk voor de meeste maatschappijen; daar kunnen we KLM niet specifiek op afrekenen. Maar het is echt naïef om je af te vragen of de wereld nu terug kan naar een situatie waarin luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigen gewoon kopen in plaats van ze te leasen met belastingvoordeel via Ierland of de Maagdeneilanden. Kortom, kunnen we dat niet ontbonoën?

Niet alleen Air France-KLM zit in de problemen; alle maatschappijen wereldwijd kampen met dezelfde vooruitzichten. Het lijkt 50PLUS dan ook het juiste moment om het belastingregime van grote bedrijven in het algemeen en die van de luchtvaart in het bijzonder in internationaal verband nog verder aan te scherpen. De staatssteun moet geen kans zijn voor de directeuren om een bonus te pakken; de staatssteun moet juist een kans zijn voor overheden om hun fiscale greep op multinationals weer eens wat strakker te trekken.

Ten derde: de vraaguitval is evident en zal zeer waarschijnlijk langdurig zijn. Ik lees dat op dit punt vergaande bedrijfseconomische maatregelen worden overwogen, waaronder zelfs loonoffers en ontslagen als gevolg van inkrimping. Die zullen dus ook met de staatssteun onvermijdelijk zijn. Er komt een economische crisis aan, en tegelijkertijd hebben we vliegbevingen die bijdragen aan de snelle verspreiding van het virus. De populariteitsprijs wordt voorlopig niet aan het vliegverkeer uitgereikt. De leidraad bij de verdeling van de interne pijn moet zijn: grootverdieners leveren het meeste in. De KLM en zijn medewerkers komen niet gemakkelijk weg.

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Het is een groot drama voor alle betrokkenen, en voor de sector in het geheel. Voor hen biedt een steunpakket geen enkele harde garantie, maar het geeft ze wel een eerlijke kans om te vechten voor hun bestaan.

De **voorzitter**:

Dank. Daarmee komt een einde aan de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering tot 12.50 uur.

De vergadering wordt van 12.20 uur tot 12.50 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen dit notaoverleg over de mogelijke steunmaatregelen aan Air France-KLM. Mijn suggestie aan de leden is om het aantal interrupties, ook in de termijn van het kabinet, te beperken tot twee, en dat die komen in twee; dat betekent vier in totaal. Dat gezegd hebbende, geef ik het woord aan de Minister van Financiën.

Minister **Hoekstra**:

Voorzitter, dank u wel en dank aan de leden voor alle gestelde vragen en gemaakte opmerkingen. De Minister van IenW en ik willen het proces als volgt doen. Zij zal het hebben over de duurzaamheid, het economische belang, de netwerkqualiteit en alles wat te maken heeft met zaken als hinderbeperkingen. Ik zal zelf kort in het algemeen wat zeggen, en het daarna hebben over proces en vorm van wat ik de «transactie» zou willen noemen; als tweede over de financiële voorwaarden, waar heel veel in zit; daarna nog kort iets over de economie, vervolgens kort de scenario's en kort nog wat over de samenwerking met Frankrijk.

Ik begin dus met een paar algemene opmerkingen. Het kabinet heeft vaker gezegd, en ik herhaal dat, dat het Nederlandse kabinet of de Nederlandse overheid een groot belang hecht aan KLM vanwege de enorme effecten die er zijn op het gebied van de economie. Ik heb er eerder ook naar verwezen dat, als je niks zou doen en KLM zou laten omvallen, je dan ook allerlei tweede-, derde- en vierde-orde-effecten tegemoet kan zien, met grote repercussies op het gebied van de werkgelegenheid, maar ook breder in economische zin. Het is ook goed om nog eens te benadrukken dat KLM geen gratis geld krijgt hier; het gaat om leningen en garanties. We zijn bezig met de exacte vorm, en overigens ook met de exacte voorwaarden. En daar ging natuurlijk ook veel van het debat van de Kamer tot nu toe over. Wat betreft die voorwaarden, waar ik zo meteen nog veel meer over ga zeggen, geldt: geen dividend, geen winstdeling en geen bonussen. Dat hebben we in ieder geval al eerder gemarkeerd. Daarnaast zullen we ook het personeel vragen om een bijdrage te leveren. Ook hierover volgen later meer details, maar ik herhaal nog maar eens wat ik eerder heb gezegd: in de wetenschap dat dit uiteindelijk aan de onderneming is, vinden wij het redelijk dat daarbij geldt dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Een herstructurering, ook aan de KLM-kant, is daarbij onvermijdelijk.

Daarnaast hebben we natuurlijk veel en heel goede gesprekken met ...

De **voorzitter**:

De heer Van Dijck wil gelijk interrumpen. Klopt dat?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Ja. De Minister zegt constant: geen dividend en geen winstuitkering. Maar geldt dat ook voor de winstuitkering over 2019 die op de rol staat? En geldt dat ook voor de bonus voor de heer Elbers van € 342.000? Ziet hij daarvan af? Of geldt het alleen voor de winstdeling over 2020?

Minister **Hoekstra**:

Ik heb gemarkeerd wat de Nederlandse overheid belangrijk vindt. Er hangt overigens nog veel meer aan vast. Daar ging eerlijk gezegd zeker de helft van de eerste termijn van de Kamer over en daar zal ik zo meteen ook nog meer over zeggen. Maar daarop vooruitlopend kan ik zeggen dat het volstrekt evident is dat het Nederlandse kabinet hier zwaar aan hecht. Tegelijkertijd geldt daarbij het volgende, en dan ben ik even bij een vraag die Bruins stelde over het afwegingskader dat Wiebes en ik naar de Kamer hebben gestuurd. Bij elk bedrijf dat je naast de normale regelingen van Koolmees, als ik dat zo even mag zeggen, uit de brand wilt helpen, moet je natuurlijk wel maatwerk toepassen. Je moet kijken welke voorwaarden ervoor zorgen dat het bedrijf ook na de crisis weer op een fatsoenlijke manier verder kan. Het kader dat Wiebes en ik hebben gemaakt – daarom staat dat er ook zo in – betekent niet dat je elk van die punten in elk van die gevallen 100% kan toepassen. Dat is volstrekt logisch. In sommige gevallen zul je mogelijk op onderdelen meer vragen. In andere gevallen zul je dat op een aantal onderdelen helemaal niet doen, gewoon om de simpele reden dat je dan zo'n bedrijf de nek omdraait. Dat zal dus steeds maatwerk zijn.

De heer **Tony van Dijk** (PVV):

Ik vraag niet of het maatwerk is, ik vraag of de bonus van € 342.000 voor de heer Elbers, die hij heeft toegezegd gekregen over het resultaat van 2019, in oktober van dit jaar nog uitgekeerd wordt, ja of nee. Dat is een hele duidelijke vraag. Ik vraag niet om dat wollige.

Minister **Hoekstra**:

Volgens mij zijn wij heel duidelijk geweest en ben ik ook heel duidelijk geweest, ook in de media, over wat ik vind ten aanzien van bonussen. Tegelijkertijd is 2019 een jaar dat al is afgelopen. Dat betekent dat dit een jaar is waarover de onderneming in gesprek zal moeten met de werknemers, want dan heb je een ander type gesprek dan wanneer je praat over dingen die forwardlooking zijn. Maar het lijdt, denk ik, toch echt geen twijfel dat de gevoelens zoals die heel breed in de Kamer leven, ook door het kabinet worden onderschreven en ook steeds worden benadrukt in de publieke communicatie.

Voorzitter. Ik zei al dat we veel contact hebben met de Franse staat. Tussen mijn collega Le Maire en mijzelf en op ambtelijk niveau is er de afgelopen zes weken vrijwel dagelijks, op allerlei niveaus dus, contact geweest over de ondernemingen.

Nog een laatste opmerking, voorzitter. Ik heb ook in de vertrouwelijke briefing op de middag voor de persconferentie al tegen de Kamer gezegd dat wij natuurlijk altijd beschikbaar zijn voor een debat, maar dat zolang dit traject loopt er allerlei dingen zijn die niet tot in het laatste detail hier en plein public besproken kunnen worden. Het gaat hier bovendien om een beursgenoteerd bedrijf, dus dit raakt ook aan koersgevoelige informatie. Dat betekent dat ik wel spaarzaam zal moeten zijn met details op een aantal onderdelen.

Voorzitter. Dan ga ik door met het blok over proces en vorm. Ik kom bij een vraag van de heer Van der Linde. Hij vroeg welke beslissing er nu voorligt. Er ligt op dit moment niet een concreet voornemen van het kabinet, in die zin dat we de Kamer om toestemming vragen voor iets. Een van de leden, misschien waren het er meerdere, heeft al in de vertrouwelijke briefing gezegd dat hij zich zou kunnen voorstellen dat er op korte termijn een debat zou plaatsvinden. Toen heb ik ook aangegeven dat dat dan een tussenstap wordt, omdat we deze deal op een later moment weten af te ronden.

Van der Linde vroeg ook nog naar de reden voor de voorhangprocedure. Die is er omdat daar een termijn aan zit en we dit in ieder geval op een nette manier willen doen naar de Kamer toe. Ook is nog niet precies duidelijk hoe de leningen en de garanties er precies uitzien. In ieder geval

kan ik daar nog niet publiek over praten. Maar je wilt wel de termijn alvast laten lopen, zodat de voorhangprocedure niet begint op het moment dat het kabinet klaar is, omdat de termijnen dan pas gaan lopen. Dat doet volgens mij goed recht zowel aan het feit dat we aan de ene kant wel enige vaart blijven maken in het proces als aan het feit dat we ons aan de andere kant gewoon zo goed mogelijk houden aan het protocol en aan de voorhangprocedure.

Voorzitter. De heer Van der Linde vroeg ook nog op welke termijn er duidelijkheid komt over alle maatregelen. Ik denk dat je maanden verder bent voordat alles duidelijk is. Het zal volgens mij een proces van enkele weken zijn tot het moment waarop je weer een paar stappen concreter bent. Maar waarom zeg ik tegelijkertijd ook «enkele maanden»? Dat komt omdat sommige details van bijvoorbeeld een herstructureringsprogramma onderwerp zullen zijn van nadere analyse en van gesprekken met vertegenwoordigers van de werknemers. Dat zal ongetwijfeld ook weer leiden tot additionele gesprekken met het Ministerie van IenW en het Ministerie van Financiën. Voordat je dit helemaal afgerond hebt, ben je dus maanden verder. Maar ik denk dat je binnen een aantal weken wel gewoon een afspraak kunt afronden. Dat zou een logisch moment zijn om bijvoorbeeld weer terug te komen bij de Kamer.

Voorzitter. De heer Van Dijck vroeg hoelang de gesprekken gaan duren. Hoe zit het met de gesprekken met de Europese Commissie, met Frankrijk en met de banken? Voor de goede orde: dit was geen misverstand in de vertrouwelijke brieven, maar wel daarna in de pers. De Franse staat heeft een aantal dingen op hoofdlijnen naar buiten gebracht en wij ook. Dat was precies de afspraak die we gemaakt hebben. Men was toen net als wij in gesprek daarover met de Europese Commissie. Daar is men ook nu pas – gisteren was het – klaar mee. Daarom kwam dat op dat moment naar buiten. Dat was niet op de vrijdagavond al rond. De timing van de vrijdagavond had te maken met de board meeting van Air France-KLM die op dat moment plaatsvond. Daarna wilden we ermee naar buiten treden. Ik blijf hier herhalen dat ik het veel belangrijker vind om dit inhoudelijk goed te doen en om te kijken hoe we zo goed mogelijk recht doen aan de positie van de onderneming en aan het gegeven dat we zeer substantiële leningen ter beschikking stellen waarvoor uiteindelijk de belastingbetaler garant staat, dan dat het een of twee weken eerder of later plaatsvindt. De heer Van Dijck vroeg volgens mij ook nog hoelang KLM het dan nog kan uitzingen. Onze inschatting – en dat zeg ik natuurlijk in nauw overleg met KLM – is nu dat je in ieder geval nog tot medio juni een situatie van liquiditeitstekort vóór bent. Volgens mij stelde de heer Van der Linde die vraag ook; althans, dat heb ik hier staan.

Door een aantal leden werd gevraagd naar de componenten twee en vier. Daarvoor moet ik hen verwijzen naar het gegeven dat we in gesprek zijn met de banken. Overigens heb ik daar in de vertrouwelijke briefing een iets nadere duiding aan gegeven.

De heer Van der Linde vroeg wat er gebeurt als we leningen verstrekken in verband met het kader staatssteun. Leningen zijn immers geen staatssteun, was volgens mij ook zijn conclusie. Voor de goede orde: de Commissie heeft tijdelijke staatssteunmaatregelen ingesteld; zie ook de verschillende stappen die diverse landen hebben genomen. De Franse staat heeft inmiddels een akkoord van de Commissie op het pakket. Bij Lufthansa zijn meerdere overheden betrokken, namelijk de Oostenrijkse, de Zwitserse en de Duitse. In Lufthansa is men ook zeer fors aan het investeren. Interessant is daarbij overigens dat een deel van de piloten vele tientallen procenten salaris ter beschikking stelt. Dat heb ik in ieder geval uit de krant vernomen. Aan de Britse kant gaat het weer heel anders. Daar is inmiddels sprake van echt massaal ontslag. Je ziet dus dat eigenlijk elke luchtvaartmaatschappij probeert zich aan te passen aan dit tijdsgewricht en dat de luchtvaartmaatschappijen die een duidelijke link

hebben met een land, dat vaak ook aandeelhouder is, vervolgens bij al die landen weer op de stoep staan en hun om hulp vragen. Sneller vroeg nog naar ...

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter, sorry, maar toch nog even over de Europese Commissie en staatssteun. Ja, een lening zit in dat tijdelijke kader. Dat kun je dus doen. Maar een aandelenuitgifte zit niet in dat tijdelijke kader. Op het moment dat je aan een aandelenuitgifte denkt – die mogelijkheid is er, begrijp ik – komt zo'n remedy dus wel degelijk in beeld. Mijn grote vrees is dat we dan worden geconfronteerd met een verkoop van of Transavia of KLM, terwijl we in de holding hebben geparticipeerd. Die vrees wil ik weggenomen hebben.

Minister **Hoekstra**:

Daar zijn we nog niet, dus in die zin kan ik moeilijk voorspellen wat de Commissie exact zal doen als die situatie zich voordoet. Tegelijkertijd snap ik de vraag van de heer Van der Linde heel goed. Precies de varianten die hij zelf benoemt zijn natuurlijk onwenselijk, gezien vanuit het Nederlandse belang, maar ik denk ook gezien vanuit het bredere belang van de hele onderneming. Ik zou er wel nog op willen wijzen dat het aankopen van aandelen op zichzelf – van bestaande aandelen of van aandelen uit een extra emissie – natuurlijk niet per definitie staatssteun is. De aankoop van de 14% aandelen van vorig jaar kon ook moeiteloos de toets der kritiek wat betreft staatssteun doorstaan. Het is gewoon een beursgenoteerd bedrijf en de Nederlandse overheid heeft besloten daarin aandelen te verwerven. Dat mag op zichzelf; dat is daarmee geen staatssteun.

De heer Sneller vroeg hoe de overheid nou gaat meeprofiteren. Wat is de upside? Dat is volgens mij zijn formulering. Een terechte vraag. Dit heeft ook onze aandacht. Dat geldt natuurlijk wel in het specifieke perspectief van deze onderneming. Daarbij kijk ik ook wat nou redelijk is om te vragen. Ik kan daar in het openbaar verder niet meer over zeggen dan dat dit wel onderdeel is van wat wij logisch vinden om mee te nemen in de gesprekken.

Dan vroeg de heer Sneller nog waarom wij nou kiezen voor een leningsconstructie en voor deze volgorde. Een terechte vraag. Ik denk dat ik hem zo begrepen heb: waarom doe je nu dit en waarom is er nu niet een aandelenemissie? Nou, het simpele antwoord is dat er op de korte termijn gewoon behoefte is aan cash. Die was er aan de kant van Air France – dat moment deed zich al eerder voor dan medio juni – maar daar ligt het aan de kant van de KLM. Er is dus gewoon behoefte aan geld. Dat betekent vervolgens dat de onderneming haar balans tussen eigen en vreemd vermogen ziet verslechteren, en dat heeft weer gevolgen voor haar vermogen om later nog te kunnen lenen. Daarom kom je dus in een soort tweetrap terecht, mogelijk, waarschijnlijk, waarbij je later nog extra kapitaal nodig hebt. Ik zou me kunnen voorstellen dat Sneller zich dan ook afvraagt waarom niet nu meteen voor kapitaal wordt gekozen. Nou, dat kost over het algemeen meer tijd en dat suggereert ook dat er breed behoefte zou zijn om daarin te participeren. Eerlijk gezegd, kan je je best voorstellen – los van de tijd die het kost en van alle praktische dingen die je dan moet organiseren – dat een groot aantal van de huidige aandeelhouders niet alleen niet de wens heeft om daarin te participeren, maar daarvoor ook gewoon letterlijk niet het vermogen heeft. De Franse en Nederlandse staat – zo is mijn voorzichtige inschatting – zouden allebei dat vermogen en die bereidheid hebben. Maar er werd al verwezen naar een paar van de andere luchtvaartmaatschappijen: die bevinden zich natuurlijk ook in een existentiële crisis. Hoe de positie van al die andere aandeelhouders exact is, kan ik minder goed overzien. Maar het is dus én een ingewikkelde weg én het is niet per se de kortste weg naar het doel, want er is gewoon behoefte aan cash, én het is de vraag bij wie dan de

rekening neerkomt. Dus daar meer tijd nemen – maar nu praat ik ook gewoon onze financieel adviseurs na – lijkt het verstandigst. Dus vandaar die tweetrap. Voor de goede orde – het zijn zeer terechte vragen van Sneller – dit zijn precies de vragen die wij intern een paar keer hebben doorgenomen en die ik ook aan het team heb gesteld. We hebben ook aan onze financiële adviseurs gevraagd: wat is nu logisch en verstandig in zo'n transactie, zeker als je weet dat het een tweetrap wordt? Volgens mij vroegen de heren Stoffer en Van Dijk nog naar ...

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Nijboer.

De heer Nijboer (PvdA):

Ik snap het: als je snel geld nodig hebt, kun je een lening verschaffen. Maar je kunt je wel voorstellen dat er op het moment dat je die leningen geeft al afspraken worden gemaakt over het eigen vermogen en de zeggenschap. De Minister zegt nu ook dat er waarschijnlijk, gegeven de gezondheid van het bedrijf, op den duur wel eigen vermogen in zal moeten. Nederland en Frankrijk zijn er met zo veel woorden wel toe bereid, maar we moeten nog zien hoe het zit met die andere aandeelhouders. Dus is de Minister bereid om er afspraken over te maken, zodat er ook zeggenschap komt en de Nederlandse belastingbetaler er baat bij heeft als het beter gaat? Want als het beter gaat, krijgen de leningen alleen maar rente, en als het slecht gaat, ben je ze kwijt. Dat is natuurlijk het grote verschil tussen aandelen en leningen.

Minister Hoekstra:

Daar heeft de heer Nijboer natuurlijk helemaal gelijk in. Natuurlijk krijg je er per definitie zeggenschap voor terug als je meer aandelen verwerft, want je krijgt gewoon een positie op een ava, of eventueel op een bava. Daarbij moet je je overigens wel het volgende afvragen. Stel dat je een willekeurige partij bent die nu instapt, en dat je om die reden, vanwege zeggenschap, 5% of 10% weet te verwerven, dan kom je vervolgens twee partijen tegen die nauw samen optrekken, en bovendien allebei nog aanzienlijk meer hebben, namelijk de Franse staat en de Nederlandse staat. Daarna kom je twee luchtvaartmaatschappijen tegen, die allebei om en nabij 9% hebben. Dus ja, een nieuwe instapper heeft wel enige mate van invloed, maar dat gaat pas echt tellen als je een positie verkrijgt die vergelijkbaar is met die van de Fransen of van ons.

Je kunt je ook het volgende voorstellen, als het nodig is en als we bereid zijn om het te doen, maar daar zijn we nog lang niet. Maar stel dat met name de Franse staat en de Nederlandse staat geïnteresseerd zijn in het kopen van extra aandelen, dan wordt de relatieve positie van die twee aandeelhouders ook versterkt als het gaat om hun percentage. Daar heeft Nijboer natuurlijk ook gelijk in.

De heer Nijboer (PvdA):

Ja, daar zag het op. Het zijn staten die bedrijven redden. Dan vind ik dat de belastingbetaler en de overheden daar meer invloed voor terug moet krijgen, zowel qua financiële risico's als qua zeggenschap. Mijn vraag was of de Minister bereid is om daar nu al afspraken over te maken. Die kan hij wellicht niet nu met de Kamer delen. Maar misschien kan hij wel zeggen dat we, nu we een enorm pakket aan leningen verstrekken, van 2 tot 4 miljard – die aandelen zijn weinig meer waard op de beurs – de komende tijd onze zeggenschap als staten gaan uitbreiden in dat bedrijf.

Minister Hoekstra:

Ik denk dat het één stap opener is, of dat er meerdere mogelijkheden zijn. Maar ik ben het wel zeer met de heer Nijboer eens: op het moment dat je kapitaal verschaft, moet dat gevolgen hebben voor je zeggenschap. Je

hebt als aandeelhouder dan ook een potentiële upside. Dan ben ik terug bij de heer Sneller. Dat hebben we natuurlijk ook al besproken met de Franse staat. Stel dat je er allebei extra kapitaal in stopt, dan moet dat natuurlijk gevolgen hebben, niet alleen voor het percentage dat je hebt of voor het dividend dat je weet te verwerven als de goede tijden te zijner tijd weer aanbreken, maar ook voor je zeggenschap. Ik zei aan het begin wel dat het nog één stap opener is. Dit valt allemaal binnen de redenering – het is niet gezegd dat dit de enige mogelijke uitweg is – dat met name deze twee partijen, deze twee staten, zeggen: wij gaan een groot stuk van het kapitaal verschaffen.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik ben blij met deze opstelling van het kabinet, namelijk dat de zeggenschap van de Nederlandse overheid, namens de Nederlandse samenleving, in de holding in de toekomst weleens groter zou kunnen worden. Alleen, ik vraag me dan wel het volgende af. Dit is nu allemaal theoretisch, maar wanneer kunnen wij iets meer inzicht krijgen in de daadwerkelijke positie van de verschillende aandeelhouders en hoe zij daarin staan? Wanneer kan het kabinet de Kamer iets meer inzicht bieden in die gesprekken?

Minister **Hoekstra**:

Ik gaf natuurlijk bewust de heer Nijboer net antwoord op een niet ondenkbeeldig maar natuurlijk nu nog wel theoretisch voorbeeld en dat is ook de enige manier om dit te blijven doen bij een beursgenoteerd bedrijf. Als de heer Alkaya over een aantal weken meer van de hoed en de rand wil weten, dan zullen we voor een derde keer vertrouwelijk met elkaar om de tafel moeten, want anders wordt het een heel ingewikkelde stijlfiguur.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Met diezelfde kanttekening en met begrip voor het belang van geheimhouding enzovoorts vraag ik de Minister wel om aan te geven hoe breed hij aan het kijken is naar dit soort constructies. We gaan nu uit van de samenwerking van Air France en KLM, de huidige constellatie, en we gaan ervan uit dat we er allemaal netjes uitkomen met de Franse regering, maar tegelijkertijd hoor ik allerlei opties rondzingen over nationalisatie, een zelfstandig KLM enzovoorts. Kan de Minister iets zeggen over hoe breed hij kijkt, mocht het allemaal niet lukken zoals het nu voorzien is?

Minister **Hoekstra**:

Ik zal zo meteen nog meer zeggen over scenario's, want daar hebben meerdere leden naar gevraagd. Ik denk dat het goed is om nog eens te benadrukken dat in mijn optiek de beste kaart die we met elkaar hebben als Nederlandse overheid en Franse overheid, dus met z'n allen, is om een succes te maken van het huidige huwelijk. Tegelijkertijd – en daar hebben Nijboer en Van der Linde gelijk in – moet er nog wel het nodige gebeuren om het succes van dat huwelijk te garanderen, bijvoorbeeld op het gebied van de kosten en op het gebied van de governance. Verder zou ik vooral willen verwijzen naar wat Le Maire eerder heeft gezegd en wat ik zelf ook heb herhaald, namelijk dat nationalisatie nu niet aan de orde is.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik begrijp dat de Minister er straks nog op terugkomt. Ik leid uit wat hij nu zegt wel af dat er breder gekeken wordt dan alleen maar het opstellen van de huwelijksvoorwaarden.

Minister **Hoekstra**:

Ja, maar ik zou nog eens willen benadrukken dat naar onze overtuiging de beste kaart die je hebt, is het meeste te maken van het huwelijk dat je eerder bent aangegaan. Wat ik eerder aan de Kamer heb gezegd en wat ik

hier ook nog eens zou willen herhalen, is het volgende. Er zijn ongemakken binnen de onderneming geweest en die zijn er voor een deel ook nog, zoals dat een deel van het bedrijf vindt dat men een onevenredig groot gedeelte van het geld binnenbrengt, maar daar staat ook wel wat tegenover. Toen ongeveer tien jaar geleden deze twee maatschappijen samengingen was KLM een verliesgevend bedrijf, en niet Air France, en was KLM aanmerkelijk kleiner dan Air France. Je ziet nu dat die twee maatschappijen qua grootte naar elkaar toe zijn gegroeid en dat ook KLM dus wel van die fusie heeft weten te profiteren. Het is geen huwelijk zonder zorgen, maar het maakt wel dat ik denk dat dit de beste kaart is om dat huwelijk verder succesvol te maken. Maar Van der Linde heeft gelijk dat er wel het nodige voor moet gebeuren.

De heren Stoffer en Van Dijk vroegen of KLM het geld gaat terugbetalen. Dat is natuurlijk absoluut wel de bedoeling. De prioriteit ligt natuurlijk nu bij het oplossen van de problemen die er op dit moment zijn en er moeten gewoon oplossingen gevonden worden voor het liquiditeitsprobleem. Tegelijkertijd – daar moet je gewoon eerlijk over zijn – is dit een crisis van ongekende omvang waarbij met name de luchtvaartsector waarschijnlijk nog jarenlang last zal hebben van wat er aan de hand is. Dus dat er momenten kunnen komen, over een halfjaar, een jaar of over twee jaar, waarop iemand tegen mij of ook tegen de Kamer zou zeggen «u was toch behoorlijk optimistisch en eigenlijk achteraf te optimistisch in mei 2020», kan ik niet uitsluiten. Maar ik heb ook maar één alternatief, en dat is de boel de boel te laten. Met alle gevolgen van dien! En dat is volgens mij niet verstandig. Dus hoewel je niet zeker weet of dit voldoende is, maar wel denkt dat dit een groot verschil gaat maken, ook luisterend naar financieel experts en kijkend naar wat de prognoses zijn, is dit volgens mij de goede weg om in te slaan.

Dan ben ik bij het tweede blok. Dat gaat over de voorwaarden.

De heer **Tony van Dijk** (PVV):

De Minister zegt dat er tot half juni nog geld is. Zoals we allemaal weten, loopt de NOW-regeling voor die 30.000 mensen dan precies af. Wordt er bij de calculatie van de hoeveelheid steun die nodig is, rekening gehouden met een verlenging van die NOW-regeling of niet? Want dat scheelt misschien wel een miljardje.

Minister **Hoekstra**:

Daar heb ik breder van gezegd – en datzelfde geldt voor Minister Koolmees, de Minister-President en ongetwijfeld ook voor Wiebes en Vijlbrief – dat als dat nodig is, wij natuurlijk die NOW-regeling zullen verlengen. En als het, onverhoopt, echt nodig is, dan zullen we de regeling desnoods nog een keer verlengen. Gaat het dan vervolgens allemaal onder de voorwaarden van die eerste NOW-regeling? Nee, dat vermoedelijk niet. Waarschijnlijk gaan we die dan aanscherpen. Waarschijnlijk is het logisch om daar toch ook te kijken hoe je daarin de pijn nog meer verdeelt. Waarschijnlijk is het logisch om te kijken welke sectoren wel relatief snel weer een goede toekomst tegemoetgaan en welke niet. Maar dat is onderdeel van de puzzel waar Wiebes, Koolmees en ik al een aantal weken mee bezig zijn en waar we, ik vermoed later deze maand, eind deze maand, ook bij de Kamer op terug zullen komen. Dus dat geldt meer algemeen. En vervolgens, afhankelijk van hoe we die contouren schetsen, staat die weer open voor de bedrijven die voldoen aan de voorwaarden.

Voorzitter. Ik ga door met het blokje voorwaarden. De heer Alkaya vroeg welke mogelijkheden er zijn om aandelen te kopen en de stem in het bedrijf te verstevigen. Nogmaals, dat is op dit moment niet aan de orde. Ik heb net de heer Nijboer ook nog toegelicht hoe we daarnaar kijken. Dat is dus niet uitgesloten. Het is ook niet gezegd dat het, vanuit de onderneming en de belastingbetaler geredeneerd, de beste optie is. Dus ik kan

dat bepaald niet uitsluiten maar ik kan dat ook niet op voorhand toezeggen. En dan ligt het overigens weer voor de hand om ook daarin weer samen met Frankrijk op te trekken.

De vraag van de heer Nijboer over aandelenparticipatie heb ik net beantwoord.

De heer Snels vroeg nog of de inzet van het kabinet zal zijn dat de rekening niet alleen door de Staat wordt opgepakt. Dat ben ik zeer met hem eens. Dat is overigens ook een van de onderdelen uit het toetsingskader dat Wiebes en ik eerder hebben gestuurd. Daarin staat natuurlijk ook nadrukkelijk vermeld dat het op zichzelf fair is als wij een bedrijf redden, of überhaupt als een bedrijf in grote problemen komt, dat anderen in de keten ook kunnen bijdragen aan die problematiek. Zie hoe sommige grote brouwers actief bezig zijn om cafés te helpen, wat ik verstandig en overigens ook gewoon fair vind. Het ligt dus ook voor de hand dat KLM in gesprek gaat met een deel van haar ketenpartners om te kijken of men de pijn kan verdelen. Daartoe zullen wij ook zeker aanmoedigen. Ik moet er wel iets clausulerends bij zeggen. De maatschappijen die vliegtuigen produceren, zullen de rekening al zien aankomen, want die hebben allemaal luchtvaartmaatschappijen die op dit moment geen vliegtuigen meer afnemen maar die zich allemaal zullen afvragen of ze een deel van de pijn elders in de keten kunnen leggen. Dus die wens van Snels is ook onze wens, maar daarmee is niet gezegd dat het vervolgens ook overal lukt of zelfs maar dat het overal volstrekt redelijk is. Dat wil ik dan ook echt aan de onderneming laten.

De heer **Snels** (GroenLinks):

De vraag is ook een beetje hoe scherp de inzet van dit kabinet is. Ik heb dat toetsingskader natuurlijk gelezen en dat was ook de inspiratie om daar nog eens dieper over na te denken, zeker ook na alle mediaberichten over hoe het nou werkt met die kerosinecontracten en die leasemaatschappijen. Het zal best ingewikkeld zijn, maar ik vind dat het principe ook zou moeten zijn dat bail-in helemaal afgelopen wordt. Het lijkt er een beetje op alsof de Minister, een beetje zoals de VVD, zegt: ja, maar ga nou kijken of dat lukt en als het niet lukt, dan hebben we pech gehad. Nee, dat kan niet de inzet zijn. De inzet moet zijn: bail-in. En waar we dan uitkomen zien we dan wel.

Minister **Hoekstra**:

Ik heb net nog zitten genieten van de liefdesbetuigingen van de heer Snels aan het adres van de VVD. Daar probeert hij mij nu ook in te betrekken. Volgens mij heb ik duidelijk gemarkeerd, en hebben wij daarom ook dat afwegingskader met de Kamer gedeeld, dat het echt redelijk is om op een aantal terreinen eisen te stellen, daarover met ondernemingen in gesprek te gaan en te zien hoe ze daaraan kunnen voldoen. Tegelijkertijd moet je gewoon wel eerlijk zijn. Als je dat rijkgeschakeerde lijstje uit de la pakt en vervolgens kijkt naar dit bedrijf, maar ook nog naar andere bedrijven die mogelijk bij ons op de stoep komen te staan, en als je onverkort elk van die punten van dat lijstje op elk bedrijf dat nog langskomt van toepassing gaat verklaren, dan weet je één ding zeker: dat er in ieder geval voor een deel van die bedrijven geen toekomst is, omdat ze aan al die voorwaarden gewoon onmogelijk kunnen voldoen en tegelijk economisch verstandig verder kunnen. Dus je zal maatwerk moeten betrachten en je zal moeten kijken op ieder van die punten, maar ook op dat punt van een deel van de pijn elders in de keten neerleggen, of dat juridisch kan, wat voor afspraken je kan maken, wat voor druk je kan uitoefenen, of je daar samen met anderen kan optrekken. Dat zal wellicht met sommige externe partijen vrij makkelijk gaan. Wij kunnen ook veel gemakkelijker nog een bewilligende rol spelen, bijvoorbeeld in de relatie tussen KLM en Schiphol, dan met sommige andere partijen. Dus ik deel de wens, maar ik vind wel dat

wanneer ik die wens ook met scherp te neerleg bij KLM, zij daar vervolgens aan zet zijn.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Mijn punt is dat de Minister hier aan zet zou moeten zijn en dat het zijn inzet zou moeten zijn en zijn principe. Als ik dat vergelijk met de banken, dan hebben we daar inmiddels Europese richtlijnen voor. Als er ook maar ergens een keer in Duitsland, Italië of Spanje een overheid op het idee komt om een bank te redden, dan staat de VVD vooraan, en de Minister ook, om te zeggen: nee, no way, eerst de financiële partners aanslaan en dan gaan we eens kijken wat de rol van de overheid is. Ik snap dat het ingewikkeld is hoe je daar dan uit komt, maar dat principe zou volgens mij hard en scherp moeten worden neergezet.

Minister **Hoekstra**:

Zeker.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Zoals de Minister dat ook doet als het gaat om de herstructurering, om de salarissen, om dividend, om bonussen. Daar is hij knalhard in: dat is het uitgangspunt. Bail-in zou ook dat uitgangspunt moeten zijn.

Minister **Hoekstra**:

Ja, voorzitter ...

De **voorzitter**:

U wilt te graag allebei. De heer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):

De Minister viel net in bij mijn laatste woorden, maar ik vraag hem om een scherpe inzet. Ik kan natuurlijk geen uitkomstgarantie van de Minister vragen; dat snap ik best.

Minister **Hoekstra**:

Nee, en dat is precies mijn punt. Ik wil gewoon realistisch zijn aan de voorkant. Ik heb liever aan de voorkant wat gepruttel van deze of gene: waarom is het geen resultaatsverbintenis? Dat is om de redenen die ik geschetst heb. Maar ik geef vervolgens wel die opdracht mee. Ik maak meteen de brug naar de salarissen. Het ligt in mijn optiek volstrekt voor de hand dat er gekeken wordt naar de salarissen. Daarbij ligt het vervolgens ook weer volstrekt voor de hand – dan ben ik bij een vraag van de heer Nijboer – dat je dan niet begint bij het grondpersoneel met een minder dan modaal salaris. Nee, dan begin je bij mensen die vier, vijf keer een modaal salaris verdienen. Dat is niet omdat ik op zichzelf iets tegen die salarissen heb, maar ik vind het, sprekend namens het kabinet, voor de hand liggen. Tegelijkertijd vind ik het wel logisch om tegen de KLM-directie te zeggen: ga daar nou in alle redelijkheid, maar ook in alle scherp te, over in gesprek, bijvoorbeeld met de medezeggenschap, bijvoorbeeld met de vakbonden. Iedereen snapt dat het veel logischer is om daar steviger in te zetten op de salarissen van vijf keer modaal dan op de salarissen die minder zijn dan modaal. Maar je hebt ook te maken met cao's, je hebt ook te maken met de medezeggenschap. Het allerbelangrijkste is: je hebt ook te maken met de opdracht voor ons allemaal om niet alleen te bedenken wat ons politiek ook nog uitkomt, maar om ervoor te zorgen dat deze onderneming zo meteen – we weten niet wanneer «zo meteen» is – gewoon weer op eigen benen kan staan. Het economische belang moeten wij ook wel heel scherp voor ogen houden.

De heer **Sneller** (D66):

Toch nog even terug. Ik heb het afwegingskader zo gelezen dat er vanuit het kabinet een verantwoordelijkheid is om dat te verkennen en uit te putten. De Minister zegt nu eigenlijk: ik laat het bij de onderneming. Wat is dan zijn eigen informatiepositie om te beoordelen of de onderneming dat voldoende gedaan heeft?

Minister **Hoekstra**:

Het is en-en. Ik ga alleen niet zelf aan tafel zitten om contracten te heronderhandelen, net zoals ik ook niet zelf aan tafel ga zitten bij het gesprek tussen de onderneming en de medezeggenschap. Er zijn ambtelijk gewoon gesprekken met de onderneming over wat wij verstandig vinden ten aanzien van überhaupt de kostenherstructurering. Tegelijkertijd begrijp ik heel goed dat de onderneming, de KLM, zegt: we hebben daar contractuele verplichtingen en we hebben belangrijke stakeholders, zoals de medezeggenschap, in mee te nemen; we begrijpen de scherpe intenties van de kant van het kabinet, maar we willen ruimte om dat vervolgens met onze stakeholders te proberen in te vullen. De onderneming moet daar een gesprek voeren over welk salaris redelijk is en over heel veel andere punten die ook zijn meegenomen. Ik noem het al dan niet verlengen van contracten, vervroegde pensionering en-en-en. Het gesprek vindt dus plaats tussen het ministerie en het bedrijf. Vervolgens moet het bedrijf het zelf bespreken, in het ene geval met partijen zoals de medezeggenschap, in het andere geval met de ketenpartners. Anders kom ik natuurlijk in een hele rare situatie terecht: dan ga ik namens de onderneming zitten onderhandelen met deze en gene.

De heer **Sneller** (D66):

Dat is ook niet wat ik bedoelde. Om even in de blauwetrotssferen te blijven: geloof je het op de blauwe ogen of heb je ook zelf inzicht in het aantal contracten dat via de leasemaatschappij loopt, wat het domino-effect dan zou zijn en of het reëel is wat daar wordt gezegd? Ik zeg het maar even huiselijk: ze moeten er niet te makkelijk mee wegkomen.

Minister **Hoekstra**:

Mijn voorzichtige indruk is dat dat tot nu toe niet het beeld is. De Minister van IenW en ik hebben tijdens de persconferentie, in allerlei andere publieke uitlatingen en in een-op-eengesprekken vrij duidelijk gemaakt dat het ons menens is: als je geld van de belastingbetaler investeert, dan vraagt dat onvermijdelijk van alle stakeholders pijn, om de simpele reden dat de onderneming vervolgens weer op eigen benen moet kunnen staan. Laten we over één ding ook geen illusies hebben. Dat betekent ook dat de herstructurering die de hele onderneming nog voor de boeg heeft, niet mals zal zijn. Dat kan ook niet anders als je 90% van je omzet kwijt bent. De kostenbasis was in de hele onderneming Air France-KLM, maar ook in beide onderdelen, toch al minder florissant dan bij veel andere luchtvaartmaatschappijen in Europa. Zo eerlijk moeten we ook zijn. Voorzitter, ik heb wel ...

De **voorzitter**:

De heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik wil hier toch nog even op doorvragen, want ik vrees toch ... Ik wil voorkomen dat de opstelling van de Minister op dit punt te slap is, want we hebben ook wetten en consumenten hebben een juridische positie. Toch heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu gezegd: u krijgt uw geld niet terug; u heeft daar wel recht op, maar dit is een noodsituatie en wij gedogen dat. En de Minister van Financiën zegt nu over die kerosinehandelaren en leasemaatschappijen dat er misschien wel juridische contracten zijn! Dat kan toch niet zo zijn, voorzitter. De uitkomst kan toch

niet zijn dat straks die leasemaatschappijen en die houders van kerosinecontracten volledig hun geld krijgen, terwijl de belastingbetaler moet bijspringen.

Minister Hoekstra:

Nee, ik heb geschetst dat er twee typen gesprekken zijn, een gesprek tussen de onderneming en het kabinet, en een gesprek tussen de onderneming en de eigen partners. Wat ik niet kan doen, is op elk van die paletstukjes aan de voorkant exact beloven hoe het gaat. Maar ik kan natuurlijk wel heel nadrukkelijk aangeven wat daar verstandig in is en wat wij redelijk vinden, om ook dit type staatssteun – want dat is het uiteindelijk – mogelijk te maken. En vanzelfsprekend doen we dat, maar het is wel steeds in die balans. Ik zeg daar nogmaals bij, en dat gaat niet zozeer over het punt van de heer Nijboer, namelijk die leasemaatschappijen, maar betreft de volle breedte: het is niet moeilijk om een heel verhaal op te tuigen met allerlei wensen die er misschien politiek zijn en die gespannen voet komen te staan met het floreren van de onderneming. Het is ook zaak om te kijken hoe je dat op zo'n manier kunt doen dat het bedrijf door kan. Daarbij, en dat ben ik overigens met Nijboer eens, zou dit juist wel kunnen helpen, want het verplaatsen van pijn naar ketenpartners is natuurlijk een manier om te zorgen dat je eigen financiële positie verbetert.

De heer Van Haga (Van Haga):

Ik wil toch verder doorgaan op de vraag van de heer Nijboer. We zitten nu in die eerste fase, dat we gaan onderhandelen en steunen, met respect voor de bestaande situatie. Maar op de achtergrond – feitelijk is dat nu al zo – spreken we van een technisch faillissement, en dat leidt tot een heel ander soort onderhandeling. Is het niet zo dat je, als er sprake is van een technisch faillissement, een veel sterkere onderhandelingspositie kan neerzetten ten opzichte van alle ketenpartners en wellicht ook ten opzichte van de medewerkers? Is de Minister dat met mij eens? Die hele zacht-aardige insteek is dus misschien op dit moment helemaal niet nodig.

Minister Hoekstra:

Nee, laat ik dan ter geruststelling zeggen dat ik niet de indruk heb dat de anderen het zo beleven als zou die er zijn aan de kant van het kabinet, maar ik ben wel met die partijen in gesprek. Ik kan daar nu niet alle details van geven, zeker niet in een openbaar Kamerdebat. Maar de heer Van Haga heeft natuurlijk gelijk: hoe groter de problemen en hoe groter dus ook de gevolgen voor iedereen, hoe logischer het is dat je de lat hoog legt, ook ten aanzien van de pijn die iedereen zou moeten willen dragen. Want, heel simpel: wat is het alternatief? Dat geldt voor werknemers, dat geldt voor het management, dat geldt voor ketenpartners. Dat is: als we dit niet doen of niet goed doen, dan is het voor veel van de mensen en veel van de bedrijven die samenwerken met KLM gewoon afgelopen. Dan is het alternatief gewoon nul en niks meer, want dan is er geen KLM meer. Dat betekent dus ook – en dat ben ik zeer met Van Haga eens – dat er met recht tegen al die mensen gezegd kan worden: als de belastingbetaler vervolgens bijspringt, dan is het wel van tweeën één. Voorzitter. Ik heb veel uit het blok voorwaarden gedaan.

De voorzitter:

De heer Van Haga, of hoorde ik u niet? O nee, de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Met alle begrip voor de vertrouwelijkheid die de Minister moet betrachten in de onderhandelingen: hij schetst hier toch een beeld van een soort openeindefinanciering in een sector die vanwege klimaatomstandigheden

zal gaan krimpen en waarin een race naar de bodem is ingezet. Dan moet je dus het verdienvermogen van KLM meenemen – ik neem aan dat de Minister dat ook doet – om die leningen terug te betalen. Maar wat de Minister hier dus eigenlijk zegt, is dat we belastinggeld ter beschikking stellen, in de vorm van een lening, en dat geld gaat naar belastingontwikkelaars, met een geringe kans van terugbetalen, juist omdat die sector in een krimpende markt moet gaan opereren. Wat zegt de Minister nou tegen de belastingbetalers? Hoe kan de Minister dat in rede van de belastingbetalers vragen zonder die andere ketenpartners daar wat harder op aan te spreken? Waarom is de Minister zo zachtjes?

Minister Hoekstra:

Volgens mij is er wat anders aan de hand. Als je vijf keer deze vraag krijgt, zou je bijna het idee krijgen dat dit aan de hand is. Mijn voorzichtige waarneming is dat het idee dat wij zo zachtjes aan zouden doen, niet bij de gesprekspartners van het ministerie heeft postgevat. Dat is wat ik er op dit moment over kan zeggen. Ik ben het overigens wel zeer met de heer Van Raan eens: we zijn nu bezig om een bedrijf te ondersteunen dat aan de ene kant van vitaal belang is voor de Nederlandse economie, maar dat aan de andere kant een behoorlijk lastige periode voor de boeg heeft die langer zal duren dan voor een gemiddeld bedrijf. Er zijn bijvoorbeeld ook een heleboel bedrijven die gebruikmaken van de NOW. Je hoopt toch dat die, als we de economie weer stapsgewijs open doen, zelfs in de anderhalvemeter economie vrij snel weer op 80, 90 of misschien wel 100% van de oude capaciteit zitten. Dat is voor deze sector natuurlijk echt uitgesloten. Het is uitgesloten dat de luchtvaart ergens de komende maanden weer dicht tegen het oude niveau aan zit. De periode zal langer zijn. Maar ik schets toch nog een keer het alternatief. Dat is dat we het niet doen. Dat kan ook. Maar dan hebben we per juni geen technisch faillissement, maar een feitelijk faillissement. Dat heeft dan op de korte termijn heel grote gevolgen voor al die families die een kostwinner of een tweede verdiener verliezen, want die zijn dan niet meer in dienst bij KLM. Op de lange termijn heeft het natuurlijk enorme gevolgen voor de bereikbaarheid en voor de hubfunctie van Schiphol.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank dat de Minister begrip heeft voor de vraag. Ik hoor hem ook een voorschot nemen op het idee dat de sector en dus ook KLM niet in één keer terug zal zijn op dat niveau. Maar vanuit het perspectief van klimaat – dat nog steeds speelt en dat weer keihard gaat terugkomen als we de coronacrisis onder de knie hebben, als we die al onder de knie krijgen op de manier die de Minister nu schetst – zal voor die sector in 2030 een CO₂-budget gelden van ongeveer de helft van wat we nu hebben. Erkent de Minister dat dat effect heeft voor het verdienvermogen van KLM en dus ook de terugbetaaltermijn voor de belastingbetaler? Is de Minister bereid ons te laten zien of ons voor te rekenen – dat hoeft niet nu, maar mag ook in een brief of in een later debat – hoe het staat met het verdienvermogen van die sector of van KLM in dat klimaatscenario van ongeveer 5 megaton? De luchtvaartsector zal zich daarbinnen moeten bewegen. Of zegt de Minister hier dat die fair share, naar rato verdeling van de megatonnen niet voor de luchtvaartsector gaat gelden en dat we die allemaal bij de landbouw en de bouw weghalen? Dat kan natuurlijk ook, maar dan is dat ook meteen helder. Maar als dat niet zo is, dan zie ik graag een scenarioberekening.

Minister Hoekstra:

Voorzitter, de vragen over de duurzaamheid en over wat wel en niet kan qua klimaat, laat ik met uw goedvinden over aan de Minister van IenW.

De heer Van Raan (PvdD):

Daar ben ik het niet mee eens omdat die duurzaamheidseis ... Even los van het feit dat het kabinet met één mond spreekt, het kabinet heeft uitgesproken het verdrag van Parijs te willen nakomen en er ligt een klimaatakkoord waaraan ook de luchtvaart zich moet houden. Er geldt dus een CO₂-budget voor de luchtvaart, ook in 2030, en dat heeft financiële gevolgen. Ik heb Minister van Nieuwenhuizen niet nodig om mij dat te vertellen, want dat heeft zij al gezegd. Die sector heeft zich eraan te houden en dat heeft financiële gevolgen voor het verdienvermogen van de sector. Daarop bevroeg ik dus de Minister van Financiën. Hoe zit het met het verdienvermogen van de sector waaraan dit kabinet grote leningen gaat verstrekken, nu 2 tot 4 miljard en misschien wel meer, zoals de Minister zelf net zei? Hoe zit het met dat terugverdienvermogen? Het Nederlandse volk heeft als belastingbetaler toch het recht om dat te weten?

Minister Hoekstra:

Voorzitter, de Minister van IenW gaat over de hele sector en als aandeelhouder ga ik slechts over dit ene bedrijf. Ik vroeg om uw goedvinden, niet om dat van de heer Van Raan, eerlijk gezegd, dus als u dat goedvindt, wil ik dat echt bij de Minister van IenW laten. Dat raakt gewoon aan de specifieke portefeuilverdeling.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voorzitter ...

De voorzitter:

Meneer Van Raan, ik denk niet dat u er meer uit krijgt bij deze Minister en dat u even moet wachten.

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, dat vind ik prima, voorzitter, maar ik hoop dat de Minister wel in het volle besef ... We zitten echt vriendelijk naar elkaar te lachen en we mogen elkaar graag ...

Minister Hoekstra:

Voorzitter, in het volle besef.

De heer Van Raan (PvdD):

... maar het is echt zo'n, zo'n zwaktebod. We hebben het over het verdienvermogen, het terugverdienvermogen van een lening die hij gaat verstrekken, dus dan is het toch logisch dat we daarnaar vragen?

De voorzitter:

Uw punt is helder. Ik denk dat het later nog aan bod komt als de andere Minister aan het woord is. De Minister van Financiën.

Minister Hoekstra:

En dank voor de aanmoediging. Ik zet een streep onder de woorden «in het volle besef».

Voorzitter. Dan heb ik nog een paar dingen over in de categorie voorwaarden. De heer Van Raan vroeg ook nog wat het betekent voor de onderhandelingspositie van de overheid dat de overheid instapt, in plaats van marktpartijen. We doen dit natuurlijk samen met banken. Wij hebben als kabinet steeds aangegeven dat we het grote belang van KLM onderkennen, maar dat we vervolgens nou juist wel voorwaarden zullen stellen en dat die voorwaarden ook nodig zijn om te kunnen overgaan tot het uiteindelijk op de been houden van het bedrijf. Het lijkt mij theoretisch, maar stel dat het zo zou zijn dat het bedrijf zou zeggen «wij willen met al die dingen ten aanzien van de salarissen en de duurzaamheid helemaal niks te maken hebben; wij willen dat allemaal zelf bepalen», dan

zal toch de politieke titel ontvallen aan het uit de brand halen van deze onderneming. Maar nogmaals, dit is volstrekte theorie, want alle indicaties in de afgelopen acht weken gaan precies de andere kant uit. Het bedrijf is zich zeer bewust van de lastige situatie en is ook zeer bereid om te leveren op veel van de onderwerpen die wij hier aan bod hebben. Voorzitter. Dan vroeg de heer Van Dijck nog of we nou voor 90% of voor 100% garant staan voor die bankleningen. Ook daar moet ik weer verwijzen naar wat ik eerder heb gezegd, namelijk dat de precieze vormgeving onderwerp is van gesprek en dat ik daar verder niks over kan zeggen.

De heer Sneller vroeg nog naar buitenlandse banken. Daar geldt hetzelfde voor, want de gesprekken met de banken lopen op dit moment.

Dan vroeg Van Dijck, meen ik, nog naar het toekomstplan. We hebben het net natuurlijk al uitgebreid gehad over hoe lastig het gaat worden voor de sector, maar dat laat des te meer zien dat een herstructureringsplan vanuit de onderneming echt keihard noodzakelijk is en dat dat ook een groot beroep zal doen op alle betrokkenen.

De heer Ronnes vroeg nog hoe het steunkaderbeleid zich verhoudt tot het verbod op dividend voor KLM. Voor de goede orde: bij het verlenen van steun aan een individueel bedrijf staat natuurlijk de continuïteit van de onderneming voorop. Tegelijkertijd vinden we het logisch dat de aandeelhouders die er al in zaten niet vervolgens hun handje kunnen ophouden voor het dividend. Tegelijkertijd kun je je natuurlijk ook weer een situatie voorstellen – ik heb het dan niet over dit bedrijf, maar over een willekeurig bedrijf dat nog bij Minister Wiebes, bij mij of bij ons samen aanklopt – waarbij nieuwe potentiële aandeelhouders samen met de overheid of in plaats van de overheid zouden willen instappen. Dan kom je natuurlijk in een andere situatie terecht, want wil je die dan per se ook geen dividend geven? Dan zeggen ze waarschijnlijk «nou, dan stap ik ook niet in», dus ook dat is geen wet van Meden en Perzen. Maar het is wel logisch dat als de belastingbetaler er geld in stopt, er geen geld gaat naar de aandeelhouders die er op dat moment al in zitten.

De heer Snels vindt dat er een minimumwinstbelasting moet komen op Europees niveau. Dat is in ieder geval consistent, want daar hebben we het vaker over gehad. De heer Snels weet dat we er als kabinet hard aan werken, met name ook de Staatssecretaris van Financiën, om op Europees niveau afspraken te maken over het tegengaan van belastingontwijking. Maar verder moeten we volgens mij deze twee dingen hier niet aan elkaar proberen te knopen, want we hebben toch minstens één keer per maand de gelegenheid om bij de eurogroepdebatten hierover van gedachten te wisselen.

De heer Bruins vroeg of ik kan garanderen dat de staatssteun gescheiden blijft van andere schulden. Ook hier geldt weer dat de precieze vormgeving van de steun nog afhankelijk is van de gesprekken met de onderneming. Die vormgeving zijn we dus aan het uitwerken. Daarbij wordt juist ook over dit soort zaken gesproken. Maar dit leent zich, denk ik, voor het debat dat we vermoedelijk ook nog gaan hebben, dan wel voor een vertrouwelijk gesprek.

De heer Van Otterloo vroeg: gelden die kostenmaatregelen voor beide bedrijven? Dit is natuurlijk een vraag die meer leden hebben gesteld. Voor een antwoord ben ik toch een beetje terug bij mijn verhaal over het huwelijk. Er is maar één manier voor Air France-KLM om in die heel onzekere toekomst die we sowieso tegemoetgaan, een reële kans te hebben weer te kunnen floreren. Die manier is om, serieuzer dan in het verleden al gedaan is, écht te kijken naar de eigen kostenbasis. Dit is zeker noodzakelijk vanwege de coronacrisis. Want al die staatjes van de luchtvaartindustrie laten zien dat Air France-KLM, en ook beide dochters, niet vooroplopen in cost leadership. Dus dat vraagt gewoon wat aan beide kanten van de onderneming. Daarbij ligt het natuurlijk voor de hand dat wij daar met name op letten aan de Nederlandse kant. Maar we hebben

dat natuurlijk ook al tegen de onderneming gezegd, en dit is natuurlijk ook onderdeel van onze dialoog met de Franse staat. Dit doen we om de simpele reden dat anders de maatschappij over een aantal maanden of over een jaar weer op de stoep staat. Dus ik ben het zeer met Van Otterloo eens: dit moet gebeuren, en ook in de hele onderneming.

Van Haga vroeg: wie gaat de reorganisatie organiseren? Daar hebben we op dit moment gesprekken over met KLM, maar daarbij is de onderneming natuurlijk in the lead.

De heer Stoffer vroeg welke kosten er met het steunpakket worden gedekt. Het is natuurlijk de bedoeling om liquiditeit te verschaffen, omdat veel van de kosten op dit moment doorlopen, maar veel van de omzet is weggevallen. En die steun is natuurlijk in de eerste plaats bedoeld voor het bedrijfsonderdeel KLM.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Ik vroeg niet alleen wie de snoeizaag ging hanteren. Dat was eigenlijk een beetje een triviale vraag, want ik begrijp dat dat waarschijnlijk Pieter Elbers gaat zijn. Mijn vraag was ook: is er al een reorganisatieplan? Hoe ziet dat eruit en kan dat met ons gedeeld worden?

Minister **Hoekstra**:

Nee. Wij zijn in gesprek over de voorwaarden en de onderdelen van zo'n reorganisatieplan. Vervolgens zal dat de komende maanden vorm moeten krijgen. Daarmee ben ik terug bij mijn antwoord aan de heer Van der Linde, die vroeg: hoelang gaat dit nog duren? Met het maken van zo'n reorganisatieplan ben je niet in een week klaar. De meesten van ons die dat weleens hebben meegemaakt, weten dat ook. Het maken van zo'n plan vraagt veel gesprekken. In Nederland moeten er daarvoor, volslagen terecht, ook gesprekken worden gevoerd met bijvoorbeeld de medezeggenschap. Dat zal dus echt een traject zijn dat wat langer duurt. Maar het is zonneklaar dat het moet gebeuren en dat er fors moet worden ingegrepen.

De heer **Stoffer** (SGP):

De Minister gaf antwoord op mijn vraag waar dat geld dan terecht komt. Ik had heel specifiek gevraagd: waar zitten de financiële knelpunten? De salarissen worden volgens mij al betaald door de NOW-regeling. Er zijn natuurlijk wellicht wat kosten, maar er zijn ook heel veel kosten die op dit moment geen rol spelen, bijvoorbeeld kosten voor kerosine of voor landingsrechten. Dus waar hebben we het dan over? Thuis kan ik zeggen: dat geld gebruiken we voor het huishouden. Maar daarbij maakt het wel verschil of we dat besteden aan de auto, aan de fiets of aan de boodschappen. Dus ik zou dat graag iets meer gespecificeerd zien worden, want het gaat natuurlijk echt wel om heel veel belastinggeld.

Minister **Hoekstra**:

Ik kan dit natuurlijk in dit Kamerdebat niet tot op het laagste detailniveau uitsplitsen, maar wel gewoon even op hoofdlijnen. Een luchtvaartmaatschappij heeft eigenlijk drie grote kostenposten: het personeel, kerosine en de vloot. Daarnaast zijn er natuurlijk allerlei overheadkosten. De kosten voor het personeel moet je eigenlijk weer in drie of vier groepen uitsplitsen: de piloten, het cabinepersoneel, het grondpersoneel en daarnaast nog het management op het hoofdkantoor. Vervolgens heeft de heer Stoffer natuurlijk gelijk dat het bedrijf op dit moment een groot gedeelte van de personeelslasten via die NOW bij de overheid kan neerleggen. Maar de heer Stoffer weet ook dat dat niet voor 100% kan, want er zit een verschil tussen wat de overheid geeft en wat er vervolgens moet worden uitgekeerd richting de werknemers. Daar vindt dan dus een eerste stuk lekkage plaats, om het zo maar even te zeggen. Dat geldt verder voor de kapitaalkosten of specifiek de kosten die te maken hebben

met allerlei type contracten. Zie ook de discussie die we net hadden over de vloot. Die lopen natuurlijk gewoon door. Op dat niveau kan ik de heer Stoffer dus wel geruststellen, denk ik. Het gaat echt naar de volstrekt normale kosten die een onderneming moet maken. Daar zullen ongetwijfeld nog wat specifieke coronakosten bovenop komen, alleen die zijn relatief klein ten opzichte van de normale kostenbasis, denk ik. Voorzitter. Dan vroeg de heer Alkaya nog of het bestuur van KLM niet onder de WNT kan komen te vallen. Daarin kent hij de opvattingen van het kabinet. Die zijn anders dan die van de SP. Wij vinden het logisch dat we hierbij ook kijken naar salarissen, maar we maken ook een duidelijk onderscheid tussen de publieke sector aan de ene kant en staatsdeelnames aan de andere kant, zeker als die staatsdeelnames ook nog beursgenoteerd zijn.

Voorzitter. De heer Sneller vroeg ook nog naar de bonussen. Daarvan heb ik al gezegd dat daarvan in deze periode wat ons betreft geen sprake kan zijn. Ik heb natuurlijk ook publiekelijk gezegd wat ik vond van de bonussen bij KLM en bij Air France-KLM.

De heer Sneller vroeg nog specifiek: wordt dat punt dan ook door de Nederlandse overheidscommissaris ingebracht? Ik vind niet dat ik al te veel kan zeggen over de gesprekken binnen die board, want ik hoor daarover natuurlijk wel terug. Maar dat gebeurt, vanzelfsprekend. Vanzelfsprekend weet de Nederlandse overheidscommissaris heel goed wat de opvattingen zijn van de Nederlandse aandeelhouder. Die kan en zal hij daar ook onder woorden brengen.

De heer **Sneller** (D66):

Het eerste antwoord ging over de bonussen van de heer Elbers over 2019. Maar nu wordt die 2 miljoen long-term variable compensation ook voor het volgende jaar, het lopende jaar, gewoon weer voorgesteld. Ik neem dus aan dat de uitspraak van de Minister dat bonussen onverenigbaar zijn met overheidssteun, ook zien op die 2 miljoen long-term variable compensation.

Minister **Hoekstra**:

Kijk, de opmerkingen die ik gemaakt heb, gelden natuurlijk breder dan alleen voor het hier en nu. Sterker nog, we herinneren ons allemaal nog een ander type debat van anderhalf jaar geleden, waarin we nog weer eens onder woorden hebben gebracht dat dit soort zaken soms ook uitstralingseffecten hebben lang nadat een bedrijf steun heeft ontvangen. Zie onze discussie over een deel van de financiële sector. Dus daarin zijn onze opvattingen onveranderd. Ik moet er alleen wel bij zeggen dat we natuurlijk meer te vertellen hebben over in Nederland genoteerde bedrijven en een bedrijf als KLM dan over de holding, waarvan wij een stake hebben van 14%, maar waar 86% van de andere aandeelhouders in theorie een andere mening zou kunnen hebben. Het is niet gezegd dat dat hier zo is, maar je kunt natuurlijk niet in alle gevallen altijd je zin krijgen. Dat is de realiteit. Maar hier heeft wel degelijk geholpen dat we niet alleen in de vergadering, maar ook daarna daarbuiten hebben laten merken wat wij ervan vinden.

De heer **Sneller** (D66):

Maar als ik het goed begrijp, staat dit nog gewoon in de plannen. Dan is het dus wel degelijk denkbaar dat deze bonus verenigbaar wordt met overheidssteun, terwijl de Minister hier het tegenovergestelde heeft gezegd.

Minister **Hoekstra**:

Ik hou staande wat ik erover heb gezegd. Dat is volgens mij ook echt een verstandige lijn. Maar ik kan niet uitsluiten dat er nog een keer wat getafeld wordt, waar het Nederlands kabinet vervolgens echt een andere

mening over heeft. Dat is nou eenmaal de realiteit. Dat is overigens niet alleen op dit dossier, helaas.

Voorzitter. Dat brengt mij bij het blok personeel. Daar heb ik het meeste van gedaan. Volgens mij heb ik in de richting van de heer Nijboer al wat gezegd over de sterkste schouders en via de heer Stoffer net ook welke groepen in het personeelsbestand zitten en waar het voor de hand ligt om vooral die sterkste schouders te vinden. Dat hebben we volgens mij gehad.

Dan vroeg de heer Van Dijck nog hoe de balans binnen de holding is tussen de Franse en de Nederlandse salarissen. Een exacte uitsplitsing kan ik niet geven, maar ik geloof dat de Franse piloten fractioneel meer verdienen dan de Nederlandse piloten. Overigens zijn er allerlei dingen te vertellen over cao's en secundaire arbeidsvoorwaarden, maar ik kan nu niet precies oplepelen hoe die verschillen exact zijn. Ik verwijs wel naar wat ik eerder al gezegd heb, namelijk dat de kostenbasis van Air France-KLM en van beide dochters minder goed is dan die van veel concurrenten in Europa. Het is daarom des te belangrijker dat alle betrokkenen zich richten op het weer gezond maken van de onderneming, ook aan de kostenkant.

De heer Stoffer vroeg ook nog over het loonoffer. Daar moet ik, denk ik, voor verwijzen naar mijn vorige antwoord en de gesprekken die wij hebben met KLM.

De voorzitter:

De heer Van Dijck met zijn laatste interruptie.

De heer Tony van Dijck (PVV):

Ik had een aantal vragen gesteld over hoe dat Franse pakket eruitziet. Doen die Fransen ook een loonoffer? Zien die ook af van winstuitkering? Saneren ze ook keihard in de kosten? Of wordt die 7 miljard daar verstrekt zonder ... Volgens mij zit er een bepaalde ongelijkheid tussen wat wij belangrijk vinden en wat de Fransen belangrijk vinden.

Minister Hoekstra:

Volgens mij ziet iedereen, ook de onderneming zelf, dat het ontzettend belangrijk is om de kosten op orde te brengen en ook dit soort dingen nadrukkelijk in het vizier te hebben. Maar ik heb eerder ook aangegeven dat wij – dat is overigens ook de Nederlandse gewoonte – in vrij veel detail allerlei stukjes van de voorwaarden bediscussiëren. Zie dit hele debat. Op dat detailniveau heb ik in ieder geval nog niet een voorstel of een afspraak gezien tussen de Franse staat en Air France-KLM, maar mijn indruk is dat men ook aan Franse kant daar wel op wil inzetten. Het is overigens ook iets waar ik het belang van benadruk, omdat het cruciaal is voor de hele onderneming dat dit type stappen wordt gezet. Dan nog over de scenario's.

De heer Tony van Dijck (PVV):

Voorzitter, sorry hoor, maar dit is toch raar? Deze Minister zegt steeds van ...

De voorzitter:

Meneer Van Dijck, uw interrupties zijn op.

De heer Tony van Dijck (PVV):

Oh. Waren die ook al gelimiteerd?

De voorzitter:

Vier is vier. De heer Alkaya heeft nog wel interrupties. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ja, over het personeel. Kijk, wij zijn als Socialistische Partij sowieso van mening dat de inkomensverschillen en de ongelijkheid te groot zijn. Waarom moet een piloot zoveel meer verdienen dan een buschauffeur? Ik snap dat gewoon niet, net als dat de Wet normering topinkomens nu niet van kracht zou zijn. Ik snap redelijkerwijs niet hoe de belastingbetaler zou moeten bijdragen aan zulke hoge inkomens bij KLM. Die ongelijkheid zit «m ook in het feit dat er al 2.000 mensen ontslagen zijn, maar er nog wel mensen met topinkomens aan het werk zijn. Is het niet redelijk dat als we het bedrijf overeind gaan houden en gezien het feit dat er nu ook weer vluchten opgestart worden, die 2.000 mensen ook de kans krijgen om weer terug te keren naar hun baan? Is dat de voorwaarde waar de Minister als aandeelhouder zich hard voor gaat maken?

Minister Hoekstra:

Eerlijk gezegd denk ik dat we juist realistisch moeten zijn over hoe lastig de periode zal zijn die de luchtvaart maar ook dit bedrijf nog tegemoetgaat. Nu is het om en nabij de 90% – sommige mensen zeggen 95% – van de vloot die aan de grond staat. Als het maar lang genoeg duurt dat je dit type percentages blijft houden, of iets minder extreem maar nog wel vele tientallen procenten, dan heeft dat natuurlijk hele grote gevolgen voor de kostenbasis van KLM en dus ook voor de personeelslasten. Daar zal men dan – maar nogmaals, dat is aan KLM – niet alleen moeten kijken naar de salarissen per persoon maar ook gewoon naar het aantal mensen dat men redelijkerwijs op de been kan houden. Dat is aan KLM. Maar ik denk dat we met elkaar eerlijk en realistisch moeten zijn dat voor elk bedrijf geldt, zelfs als een bedrijf staatssteun krijgt, dat als de omzet maar lang genoeg volstrekt dramatisch is, ingrijpen dan een keer onvermijdelijk wordt.

De heer Alkaya (SP):

Ik snap dat het kabinet daar niet te veel op vooruit kan lopen, maar toch zou enige inzet, een inspanningsverplichting, wel op z'n plek zijn. Ten eerste is het onredelijk dat al zo veel uitzendkrachten weggestuurd zijn, terwijl wij dat probeerden te voorkomen door het voorwaardelijk te willen maken aan staatssteun. Aan de andere kant sluiten we dus niet uit dat er piloten en mensen bij het management zijn die drie ton, vier ton per jaar aan topinkomen incasseren, mét steun van de belastingbetaler. We kunnen toch op z'n minst uitspreken dat die verschillen kleiner moeten worden en dat we dat als uitgangspunt gaan hanteren als aandeelhouder in dit bedrijf, maar eigenlijk in de hele samenleving?

Minister Hoekstra:

Over de grotere salarissen heb ik volgens mij echt het nodige, ook in alle scherpte, gezegd. Overigens is dat in de eerste plaats weer heel erg gerelateerd aan het gewoon op de been kunnen houden van het bedrijf. Niet voor niks – ik weet niet of dat voor alle piloten of een deel van hen geldt – gaat er bij Lufthansa 40% van het salaris af. Dat dat onderdeel is van het gesprek, daar ben ik het zeer mee eens. Ik wil alleen wel ook realistisch zijn naar de Kamer en toch ook ten aanzien van wat de heer Alkaya zegt. Want de heer Alkaya zegt: het zou mijn voorkeur hebben om ook de mensen wier contracten niet zijn verlengd, weer in dienst te nemen. Ik zou natuurlijk dolgraag willen dat we in de hele Nederlandse samenleving die historisch hoge werkgelegenheid van nog maar twee maanden geleden zouden kunnen voortzetten. Maar het is niet realistisch. Het is niet realistisch om te verwachten dat alle bedrijven die nu nog bestaan, de komende zes maanden zullen weten te overleven. Het is ook niet realistisch om te verwachten dat alle werknemers die nu nog een contract hebben, allemaal dat contract zullen behouden. Dat is niet realistisch. Het is ook niet eerlijk om mensen dat voor te spiegelen, zeker niet in die bedrijven waar de klappen heel erg fors zijn.

De **voorzitter**:

Meneer Alkaya, ook u met uw laatste interruptie.

De heer **Alkaya** (SP):

Heel veel dingen waarvan wij dachten dat die niet realistisch waren, worden opeens wel realistisch. Met een loonoffer van 40% van een piloot zou je al bijna twee medewerkers grondpersoneel op jaarbasis kunnen aannemen. De ongelijkheid in de samenleving is dus zo groot, maar ook binnen KLM is zij zo groot. Die ongelijkheid zou kleiner moeten. Die ongelijkheid zouden wij moeten wegwerken, en daar zouden wij onze invloed als aandeelhouder voor moeten gebruiken. Mijn laatste vraag gaat eigenlijk over iets wat arbeidsvoorwaarden zijn, namelijk de beschermingsmiddelen. Die vluchten worden nu opgestart, en ik zou in ieder geval ook van het kabinet de garantie willen horen dat de mensen die nu weer aan de slag gaan, de beschermingsmiddelen krijgen bij KLM die ze moeten krijgen om veilig hun werk te kunnen doen.

Minister **Hoekstra**:

Volgens mij heb ik over de eerste twee opmerkingen voldoende gezegd. Het is aan elke werkgever in Nederland om te zorgen dat personeel dat potentieel blootgesteld wordt aan de gevolgen van corona, afdoende beschermd wordt. Vervolgens is het niet aan mij maar aan de experts om te bepalen wat dat betekent en waarin dat hetzelfde is dan wel welbewust verschillend is voor een operatieverpleegkundige of een leraar of een stewardess van KLM. Dat vind ik niet aan mij. Dat moeten mensen uitdokteren die daar medisch voor geëquipeerd zijn.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Even voortbordurend op het toch wel goede punt van de heer Alkaya dat er een ongewenste grote flexibele schil is in sommige afdelingen van het bedrijf kom ik op het Rijnlands model, dat ik in mijn bijdrage heb genoemd. Naast dat dit betekent dat een bedrijf met Rijnlandse bedrijfsvoering een vaste relatie met zijn medewerkers nastreeft, zegt het Rijnlands model ook dat je een behoorlijke financiële huishouding voert. Als we kijken naar KLM, zien we dat van de 10 miljard aan activa zo'n 16% eigen vermogen is en dat de rest is gefinancierd met vreemd vermogen. Dat klinkt niet Rijnlands. Denk ook aan hoe KLM op dit moment met arbeidsrelaties omgaat en hoe we de solvabiliteitsratio van KLM bekijken. We zitten nu in een bizarre tijd – dat snap ik – maar hoe gaat de Minister ervoor zorgen in de gesprekken die hij de komende weken heeft, dat de toekomstige KLM gaat voldoen aan de voorwaarden die dit kabinet zichzelf oplegt voor staatssteun?

Minister **Hoekstra**:

Een paar opmerkingen. De eerste is dat door het kabinet, maar ook heel breed in de politiek, de logica van het Rijnlands model – als je dat vergelijkt met het niet erg Nederlandse Angelsaksische model – heel breed wordt onderschreven. Daar is in Nederland over het algemeen, hoewel er enige kleurverschillen zijn, relatief weinig discussie over. Twee. De discussie over vast en flexibel. Niet voor niks heeft Koolmees gezegd dat het kabinet serieus werk wil maken van het rapport van Borstlap, dat daarover gaat. Daar zitten allerlei elementen in. Het voert te ver om dat nu te bespreken, maar het gaat in de kern ook over de relatie tussen vast en flexibel. Drie. Natuurlijk zijn al dit soort onderwerpen ook onderdeel van de dialoog, maar we moeten toch uitkijken met doen alsof bij deze onderneming al langjarig op allerlei manieren de kantjes ervan af werden gelopen. Eerlijk gezegd – zie ook mijn opmerkingen net – wordt er, als je kijkt naar de Europese gemiddelden, bij KLM op allerlei niveaus goed betaald. Dat geldt echt niet alleen bij de piloten. Op sommige plekken wordt er zó goed betaald en op sommige plekken zijn de arbeidsvoor-

waarden zó royaal dat dit wat heeft gedaan, ook al in het verleden, met de competitiviteit van de onderneming aan zowel de Franse als de Nederlandse kant. Het moet dus redelijk zijn voor, vanzelfsprekend, alle werknemers. Daarbij hebben, ook bij mij, niet voor niks juist degenen die toch al ondermodaal verdienen de sympathie. Maar het moet wel op zo'n manier dat die onderneming een goede toekomst tegemoet kan. Dat is ook waarom we dit hele verhaal begonnen zijn en waarom we met elkaar toch niet uit zijn op een soort communistisch model waarin je uiteindelijk wel alle banen overeind houdt, maar jezelf ook gigantisch voor de gek houdt als samenleving. Dus daar zit het tussen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

In de gesprekken die volgen, wil ik de Minister aanmoedigen om bij dit bedrijf, dat zelfs in een hoogconjunctuur een lage solvabiliteitsratio heeft, waarbij de solvabiliteit nog lager wordt omdat de Minister er via leningen 2 à 4 miljard in wil stoppen, het stickertje «Rijnland» op het voorhoofd van meneer Elbers te plakken en om te kijken hoe we deze sector op een Nederlandse en financieel gezonde manier ook een gezonde toekomst kunnen bieden.

Minister **Hoekstra**:

Over het plakken van dat stickertje ga ik nog even nadenken, maar verder heb ik het goed gehoord en goed verstaan.

Voorzitter. Dan wilde de heer Van Dijck nationaliseren. Volgens mij moet ik op dat punt verwijzen naar mijn eerdere antwoord over het beste maken van het huidige huwelijk.

Bruins stelde eigenlijk een tegenovergestelde vraag ten opzichte van Alkaya en Nijboer. Hij vroeg hoe ik nou kan garanderen dat ik geen aandelen ga verkopen. Het is nu echt gewoon zaak om deze crisistijd door te komen. Verder verwijs ik naar mijn antwoord van net aan Alkaya en Nijboer.

Stoffer en Van Haga hadden het voor een deel ook over nationalisatie, maar ook over varianten die ertussenin zitten. In z'n algemeenheid moet je als overheid en als Minister van Financiën altijd zelfs over hele onwaarschijnlijke en misschien ook ongewenste scenario's nadenken. Maar ik wil wel nog verwijzen naar mijn vorige antwoord. De hoofdroute is wat mij betreft echt om er met elkaar een succes van te maken.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dank voor het antwoord. Dat was een gedeelte van het antwoord op de vraag. Ik vroeg me namelijk ook af of het scenario waarbij KLM tijdelijk 100% eigenaar wordt van KLM ook al is doorgerekend.

Minister **Hoekstra**:

Kan de heer Van Haga dat nog één keer herhalen?

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Ik vroeg of dat specifieke scenario ook al is doorgerekend.

Minister **Hoekstra**:

Nee, we hebben hier te maken met een beursgenoteerd bedrijf waar wij in het openbaar over spreken. Ik vind het echt belangrijk om nog eens een keer te benadrukken dat je als politiek verantwoordelijke op zichzelf altijd ook naar zeer onwaarschijnlijke en ook ongewenste «what if»-scenario's moet kijken. Dat geldt voor alle crisisscenario's en voor heel veel dingen waarvoor ik verantwoordelijk ben. Maar nogmaals, de beste kaart die we met elkaar hebben is om deze onderneming samen voort te zetten met de aandeelhouders die er nu zijn. Ik ben het overigens wel zeer met Van Haga eens dat daar nog wel wat voor moet gebeuren. Er moet nog wel wat worden gedaan door de onderneming, ook richting de Nederlandse staat.

Dat is dus ook allemaal onderdeel van het gesprek dat we nu met elkaar voeren.

Voorzitter. Dan vroeg de heer Van Otterloo nog naar de steun aan KLM ten opzichte van die aan andere bedrijven. Op dat punt zou ik hem weer willen verwijzen naar het afwegingskader, dat volgens mij uitgebreid aan bod is gekomen.

Voorzitter. Er is al veel gezegd over samen optrekken met Frankrijk. Nogmaals, dat hebben we heel nadrukkelijk gedaan in de periode voorafgaand aan de persconferentie van vrijdag, inmiddels anderhalve week geleden, ook ten aanzien van de timing. Ambtelijk is er op allerlei niveaus vrijwel dagelijks contact. Er is ook politiek veel contact over geweest. Tegelijkertijd hebben Frankrijk en wij helemaal in het begin al gezegd dat het wel het meest voor de hand lag dat daar waar Nederlands belastinggeld wordt geïnvesteerd, dat terecht komt aan de Nederlandse kant, en dat hetzelfde geldt voor de Franse kant. Ik denk dat het ingewikkeld zou zijn als dat niet zo zou zijn, want dan heb je hier ook een heel ander debat met elkaar. Ik ben het overigens ook zeer eens met iedereen die zegt: probeer nou samen op te trekken. Absoluut. Ik wijs er wel op dat het daarvoor wel belangrijk is dat de belangen ook in belangrijke mate gelijklopend zijn en blijven. Kijk naar de discussie over wat je doet met de kostenbasis. Die moet gewoon in de volle breedte beter. De ene kant heeft daarbij automatisch effect op de andere kant, en vice versa. Als een van de twee onderdelen daar te weinig aan doet, heb je daar allebei last van.

Van Dijck vroeg nog naar de zekerheid waarmee dit is aangekondigd. Ik heb daar in de vertrouwelijke briefing al het een en ander over gezegd. Maar nogmaals, op het moment van de communicatie van vrijdagavond was in geen van de twee landen het bancaire verhaal rond en was in geen van de twee landen het verhaal ten aanzien van de Europese Commissie rond. Ja, en hoe dat verder geduid wordt, is niet aan mij.

Voorzitter. Bruins en Ronnes vroegen nog ter bevestiging, en die heb ik volgens mij al gegeven, of de steun ook echt naar het Nederlandse deel gaat. Het antwoord daarop is ja.

Voorzitter, dat brengt mij bij het einde van mijn eerste termijn, denk ik.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dit is geen interruptie, voorzitter, want er is een vraag blijven liggen.

De **voorzitter**:

Ja, dat is weer zo'n geitenpaadje. Iemand kan zeggen dat zijn vraag is blijven liggen, maar dan ken ik er tien die zeggen dat hun vraag ook is blijven liggen of dat die voor de helft of voor een kwart is blijven liggen. Dat is allemaal een beetje zoeken naar interrupties.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik laat het aan uw oordeel over of dat zo is. Volgens mij is er gewoon een vraag blijven liggen. U mag bepalen of het een vraag was of een interruptie.

De **voorzitter**:

Stelt u uw vraag.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Die vraag ging over het economische belang van KLM en van de hele sector eigenlijk. Ik lees de vraag maar even letterlijk voor, want dan kan de voorzitter bekijken of dat een vraag is of een interruptie. Kan de Minister ons nu vast garanderen dat er geen banen dubbel geteld worden in de veelgenoemde 370.000 banenberekening die de luchtvaartsector, waaronder Schiphol maar ook VNO-NCW en KLM, hanteert?

Minister Hoekstra:

Ik wil de heer Van Raan niet opnieuw teleurstellen, maar ik had de vier punten genoemd die de Minister van IenW zou doen. Zij gaat ook in op het bredere economische belang. Deze vraag dacht ik daaronder verstaan te kunnen hebben.

De voorzitter:

Goed. Dan de heer Sneller, maar die is door zijn interrupties heen. Is bij hem ook een vraag blijven liggen? Nu komen we op de geitenpaadjes. Als we niet oppassen, wordt het een achtbaanssnelweg.

De heer Sneller (D66):

Mijn eerste vraag: waarom doen we dit debat met de Minister van Financiën en niet die van Economische Zaken? Ik kan dat nog toelichten, maar ...

Minister Hoekstra:

Ik ga onmiddellijk de Minister van EZK appen dat hij zich kan verheugen op een uitnodiging van deze Kamer; van deze commissie, moet ik zeggen. Waarom doen we het zo? De Minister van IenW is natuurlijk verantwoordelijk voor alles wat met de luchtvaart te maken heeft. Zie het debat: er gaat heel veel over de luchtvaart, niet alleen specifiek over dit bedrijf. Tegelijkertijd is Air France-KLM voor 14% een staatsdeelneming en is KLM voor 5,9% een staatsdeelneming. Dat verklaart mijn aanwezigheid. Hoewel de heer Wiebes zich niet verveelt, zal ik zorgen dat hij ook nadrukkelijk meekijkt bij alles wat wij tweeën hier nog uit gaan spreken.

De voorzitter:

Dan gaan we nu naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil toch graag beginnen met nog een keer de blauwe trots te onderstrepen. Ik ben er heel blij mee dat jullie vanuit de Kamer dat ook allemaal onderschreven hebben, want KLM is internationaal een bedrijf van naam en faam. Het is een sterk merk, zoals je dat dan kunt noemen. Maar wat ik zeker zo belangrijk vind, is dat u allemaal laat zien dat u verder kijkt dan alleen de naam van het bedrijf en dat u oog heeft voor de mensen die dat bedrijf maken, voor het personeel. U hebt daar eigenlijk allemaal op verschillende manieren woorden aan gewijd. Ik vind dat ook terecht, want die mensen zitten op dit moment echt in grote onzekerheid. Er zijn heel veel mensen die gewoon thuiszitten en die zich zorgen maken over de toekomst. Ik denk dat het daarom heel belangrijk is dat we dit debat hebben en dat we de steun aan KLM en aan al die mensen op deze manier uitspreken, want de mensen maken het bedrijf. Het is ook heel erg zuur voor die mensen dat we nu in deze situatie terecht zijn gekomen, want er is de afgelopen jaren echt keihard gewerkt door al die KLM'ers om KLM weer de goede kant op te krijgen. KLM heeft in het verleden namelijk wel meer crises moeten overwinnen en staat er nu ook echt een stuk beter voor. We hebben op een goede manier het 100-jarig jubileum van KLM kunnen vieren. Niemand heeft natuurlijk gevraagd, het personeel wel in de laatste plaats, om in een situatie terecht te komen als waar we nu met de coronacrisis in zitten.

De heer Snels (GroenLinks):

Dit is eigenlijk geen interruptie waard, maar ik wil de Minister toch even corrigeren. Ik heb in mijn inleiding in eerste termijn expliciet gezegd dat ik helemaal niks heb met die blauwe trots. Ik vind dat zelfs irrationeel nationalisme. Ik vind dat dit debat een beetje zakelijk gevoerd moet worden. Ik vind dit lobbygeleuter, dus u kunt mij niet onder één hoed

zetten met blauwe trots. Sorry, ik heb er helemaal niets mee. Ik vind KLM belangrijk. Ik vind Schiphol belangrijk, maar van blauwe trots blijf ik verre.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is semantiek, want ik heb met blauwe trots bedoeld weer te geven dat ik het belangrijk vind dat het bedrijf overeind blijft. Dat merkte ik ook aan uw kant. U hebt ook oog voor de mensen die het bedrijf vormen. Ik denk dat we het daar wel over eens zijn. Ik noem dat dan blauwe trots en u heeft daar uw eigen woorden voor gekozen.

Ik blijf bij de trots. Het gaat er natuurlijk niet alleen om dat het een goed bedrijf is, maar ook om het feit dat het ontzettend cruciaal is voor onze wereldwijde connectiviteit dat KLM er is. Dit is net ook al aan de orde geweest in het debat met collega Hoekstra. Het is voor het vestigingsklimaat cruciaal dat wij rechtstreekse verbindingen hebben met heel veel plekken op de wereld. Want als je voor alles via Londen, Parijs of Frankfurt moet reizen, werkt dat kostenverhogend, vertragend enzovoort. Het zou grote consequenties hebben wanneer we KLM niet meer hadden.

Ik ben ook om een andere reden ontzettend trots op KLM en dat is omdat dit bedrijf gewoon op nummer één staat in de wereldwijde Sustainability Index. Als je het over duurzaamheid hebt, dan staat de KLM er goed voor. We kunnen er ons internationaal echt mee laten zien dat KLM afgelopen najaar wederom op nummer één stond. Dat biedt perspectief voor de toekomst.

Er werd ook al even gevraagd hoe het zit met de Fransen. Welke eisen hebben zij aan Air France gesteld? Het gezegde is: buurmans gras is altijd groener. In dit geval kan ik u geruststellen, want buurmans gras is niet groener. KLM staat nu al op nummer één. KLM is ook een committed deelnemer aan onze Duurzame Luchtvaarttafel. Voor het deel van duurzaamheid en de voorwaarden die we daaraan stellen, geldt natuurlijk hetzelfde als wat collega Hoekstra zei, namelijk dat we niet in detail kunnen treden zolang er nog gesprekken lopen. Maar u mag van mij aannemen dat wij minstens zo ambitieus zijn als de collega's van de Franse staat.

Natuurlijk kijken we wel naar de toekomst. Collega Hoekstra zei ook al dat het bedrijf de toekomst in economische zin moet aankunnen. Het moet de internationale concurrentie aangaan. Die afwegingen zullen we dus ook altijd goed maken. Ik zou in dit verband een vergelijking willen maken met een term die gangbaar is in het ballet, namelijk de pas de deux. Misschien is dit ook wel toepasselijk, omdat we dit met Air France doen. Iedereen weet dat je voor een goede uitvoering van een pas de deux nogal atletisch en misschien zelfs wel acrobatisch moet zijn. Dat geldt ook voor deze bedrijven. Ze zullen lean-and-mean moeten zijn, of rank en slank in goed Nederlands. Ze zullen echt acrobatische toeren moeten uithalen om de toekomst aan te kunnen.

Er zijn nog vragen gesteld over de duurzaamheid in bredere zin.

Nederland is daar ambitieus in. KLM is daar ambitieus in. Schiphol is daar gelukkig ook ambitieus in. Ik geloof dat de heer Snels vroeg om de Luchtvaartnota zo snel mogelijk te behandelen. Laat ik dan eens kijken of hij het hier wel met mij eens is. Het is namelijk mijn streven om de Luchtvaartnota echt op korte termijn aan de ministerraad voor te leggen, zodat u die daarna zo spoedig mogelijk kunt behandelen in de Kamer.

Want ik ben het zeer met de heer Snels eens dat je juist in deze tijd moet kijken naar perspectief voor de sector. Ik zeg daarbij dat het voor een deel ook wel theebladeren lezen is, want we weten nog niet hoe deze crisis verwerkt zal worden. Er zijn allerlei speculaties dat mensen, nu ze hebben gezien dat videoconferencing zo fantastisch werkt, veel minder zakelijk zullen gaan reizen. Nou, dat klinkt alleszins aannemelijk, maar we zullen wel moeten zien hoe dat in de praktijk zal gaan. Als het gaat over het toerisme, weten we ook niet in hoeverre dat zich zal herstellen en op welke manier het zich zal herstellen. We weten nog niet precies hoe de

anderhalvemeter economie in de cabine gaat uitwerken. Er zijn nog heel veel onzekerheden. Er waren natuurlijk al airlines die ook vóór de coronacrisis al in zwaar weer zaten; ik noem even het voorbeeld van Air Berlin, dat al is omgevallen en Flybe, dat is omgevallen. Die shake-out zou dus misschien toch wel zijn gekomen, en nu versneld. Dus in hoeverre gaat die consolidatieslag door? Dat weten we nog niet. Er zijn heel veel onzekerheden, maar ik heb er wel vertrouwen in. Nogmaals, KLM heeft al vele crises overleefd in het verleden. Ik denk dat daar de lenigheid en flexibiliteit aanwezig zullen zijn om ook deze crisis te kunnen weerstaan. Dat moeten we dus op een verantwoorde manier doen, en dat willen we duurzaam doen.

En nogmaals, ik wil onderstrepen dat wij daarin echt minstens zo ambitieus zullen zijn als de Fransen. Ik heb ook het initiatief genomen voor een Duurzame Luchtvaarttafel, niet alleen in Nederland, want die is er hiervoor nooit geweest, maar ook om bij de Europese collega's een kopgroep te vormen, waar in eerste instantie de Zweedse collega zich bij heeft aangesloten, en nu steeds meer landen die ook echt aan de slag willen met vragen als: kunnen we internationaal iets doen ten aanzien van die kerosinebelasting, bijvoorbeeld in ICAO-verband? We hebben gelukkig ook een Nederlander in de board weten te krijgen. Kortom, er wordt op alle mogelijke manieren aan gewerkt, op internationaal, Europees en nationaal niveau, om met grote ambitie te werken aan die duurzaamheid. En datzelfde geldt voor de hinderbeperking. Er is niet voor niks in juli een brief naar de Kamer gestuurd met onze inzet: alleen maar groei als er hinderbeperking tegenover staat. Nogmaals, ik denk dus dat we daar met vertrouwen aan kunnen gaan werken; met oog voor het internationale speelveld, want we hebben er niks aan om irreële eisen te gaan stellen, als dat vervolgens geen onderneming meer overlaat.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Met excuses aan de Minister, maar het is toch net of ik zit te luisteren naar iemand die een reclamefolder van KLM aan het voorlezen is. We moeten hier zakelijke afspraken gaan maken over KLM. Daar zitten een aantal aspecten aan. Dat zijn de financiële aspecten, die we al met de Minister van Financiën besproken hebben, maar dat zijn ook de duurzaamheidsaspecten en volgens mij wil een groot deel van de Kamer die zo concreet en afrekenbaar mogelijk hebben. Is dat ook de inzet van de Minister? Kan zij daar iets over vertellen in plaats van in het algemeen te zeggen dat dit belangrijk is?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kan ik niet heel erg concreet over worden omdat de gesprekken nog lopen; om diezelfde reden kon de heer Hoekstra dat ook niet over de andere voorwaarden. Waar u mij op aan mag spreken, is dat het minstens zo ambitieus zal zijn als aan de Franse zijde. Dat geef ik aan. En natuurlijk zal het in lijn zijn met hetgeen wij al aan de Duurzame Luchtvaarttafel in gang hebben gezet. Daar hebben we al commitment. U vroeg bijvoorbeeld – ik weet niet of u het was of uw collega Sneller – naar de uitwisseling tussen de trein en het vliegtuig. Nou, ik ben daar samen met collega Van Veldhoven hard mee bezig om te kijken waar de trein een alternatief kan zijn. Onlangs hebben we met heel veel plezier de verbinding van de Eurostar mogen verviervoudigen. Die verbinding is er nu ook rechtstreeks: nu hoeft je er in Brussel niet meer uit om je paspoort voor de dag te halen en opnieuw in te checken, maar kun je rechtstreeks door. Nou, dat is een eerste stapje. Je weet dat er ook heel veel vluchten naar Londen gaan; met de Eurostar hebben we daar nu een uitstekend alternatief voor. Samen met KLM, NS en alle partners gaan we daar aan de air-railtafel hard aan doorwerken. Het plan daarvoor komt al dit jaar naar de Kamer.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Het probleem is dat dit het bredere beleidskader is. Dat snap ik. Dat is ook een debat dat u met de luchtvaartwoordvoerders moet voeren. Maar hier gaat het erom dat we echt concrete voorwaarden stellen aan KLM, gelieerd aan de financiële steun die we als belastingbetalers geven. Ik zie dat Frankrijk concrete CO₂-doelstellingen voorstelt en een concrete vermindering van binnenlandse vluchten. In Nederlands verband zou dat zijn: concrete, afrekenbare doelstellingen op het gebied van minder nachtvluchten en minder kortafstandsvluchten. Hoe concreet wordt dat? Wat wordt hierbij de inzet van het kabinet? U hoeft echt niet uw onderhandelingspositie weer ... Wordt het zo concreet of blijft het bij «we hebben een leuk gesprek en in een breder beleidsverband gaan we kijken wat we kunnen doen»? Ja, dan zijn het geen voorwaarden; dan is het lucht.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is lastig. Het voorbeeld van de nachtvluchten heb ik ook in de persconferentie al genoemd. Dat kun je niet anders dan ... Kijk, als het zo vaag zou zijn – zo van: we willen graag minder nachtvluchten, zullen we het daar in de toekomst nog eens over hebben? – dan hebt u gelijk. Nee, dan is dat geen voorwaarde. Maar ik kan hier geen getallen gaan noemen. Dat begrijpt u ook. Want dan hoeven we dat gesprek met KLM niet meer te voeren. Zo geldt dat bij alles. We zullen proberen om het voor u zo inzichtelijk en concreet mogelijk te formuleren. Nogmaals, ik verwijs er dan maar even naar dat wij er echt voor gaan om minstens zo ambitieus te zijn als de Franse collega's. Misschien dat u daaraan wat houvast kunt vinden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat betekent geen binnenlandse vluchten. Ik ben benieuwd hoe het Caribisch gebied daarop gaat reageren. Maar dat is natuurlijk niet de vraag. De vraag gaat over het terugverdienvermogen van de luchtvaarsector, en dan specifiek van de KLM. Die vraag zou ik eigenlijk aan de Minister van Financiën willen stellen, want hij verschaft uiteindelijk de leningen en is ook de aandeelhouder. Maar goed, hij geeft het niet erg premierwaardig door aan de Minister van Luchtvaart. Dat moet ik er wel bij zeggen. Het zij zo. Kan Minister van Nieuwenhuizen dan misschien aan de Minister van Financiën uitleggen hoe het gelet op de voorgenomen leningen staat met het verdienvermogen van een sector die aan Parijs gaat voldoen? Dat laatste heeft de Minister zelf gezegd. Dat betreft dus een fair share naar rato in 2030; die heeft dus een CO₂-budget van ongeveer 5 megaton. Hoe verhoudt dat budget zich tot het verdienmodel van KLM gelet op het terugbetalen van de leningen die de Minister van Financiën gaat verstrekken of voornemens is te verstrekken? Kan de Minister van Luchtvaart aan de Minister van Financiën uitleggen hoe dat gaat werken, hoe dat model, dat terugverdienvermogen, eruitziet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is echt niet nodig dat ik aan collega Hoekstra ga uitleggen hoe dat werkt. Ik denk dat wij die modellen allebei wel in kunnen vullen. Maar u weet net zo goed als ik dat daar natuurlijk heel veel variabelen in zijn. Een van de onderwerpen – dat is natuurlijk nogal relevant – is hoe zo'n herstructureringsoperatie verloopt en hoe de verschillende kostenfactoren er uiteindelijk uit komen te zien. Dat ligt natuurlijk allemaal op tafel. Daar zal vooral het bedrijf zelf natuurlijk heel goed naar moeten kijken – want je moet daar toch strategische keuzes in maken – en het zal dan met ons het gesprek daarover moeten kunnen voeren. Het bedrijf moet dan kunnen laten zien dat één en één met elkaar te matchen is. Maar u begrijpt natuurlijk best dat ik dat niet nu hier met u kan delen, want dan praat je over bedrijfsvertrouwelijke informatie.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan, tot slot.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik kies voor het goede nieuws. Het is ook fijn dat de twee ministers zelf over de modellen beschikken die dat kunnen uitrekenen. Ik vind het ook goed om te horen dat de Minister zegt dat één en één twee moeten zijn. En in het luchtvaartdebat dat we al geruime tijd voeren, betekent één en één is twee: je houdt je aan Parijs. Je bent een normale sector. Bij Parijs horen doelstellingen. Fair share en naar rato, zoals in het Klimaatakkoord voor de transportsector geldt: 85% reductie ten opzichte van 1990. Dat is een CO₂-budget van ongeveer 5 megaton. Dan rekenen we de radiative forcing niet mee. U weet dat dat nog problematisch is. Dus daarbinnen moet KLM haar verdienmodel vinden. U zegt net dat we KLM dat laten uitrekenen, want zij moet kunnen aantonen dat het binnen die ruimte gaat gelden. Dan spelen meer factoren een rol. Dat snap ik. Dat begrijp ik. Maar Parijs halen is één. 5 megaton is ook één. En één en één is twee. Dus we kijken uit naar het model en de berekeningen die de Minister nu nog niet kan delen, maar waarover ze wel zegt dat ze zich daar aan moeten gaan houden. Dat kan niet anders. Of de Minister zegt hier dat die duurzaamheidseisen, dat CO₂-budget in 2030 van 5 megaton maximaal, niet gelden. Dat kan ook. Maar dan moet ze hier geen praatjes ophangen over duurzaamheid. Het is van tweeën één: of een bedrijfsmodel met terugverdiencapaciteit binnen 5 megaton voor hoe we die leningen gaan aflossen, of de duurzaamheidspraatjes gelden eigenlijk niet. Wat is het?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Van Raan en ik hebben over dit onderwerp al heel wat uren samen gedebatteerd. Ik kan natuurlijk niet en détail op dit pakket ingaan. Dat herhaal ik nog maar.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat vraag ik ook niet.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Collega Hoekstra en ik gaan natuurlijk nooit akkoord met een niet-overtuigend verhaal van de zijde van KLM, waarvan wij denken: nou, hier ga je de toekomst nooit mee aankunnen. Dat is net al meerdere keren gewisseld. Als er geen overtuigend verhaal komt van de zijde van KLM over hoe ze de toekomst aankan, ga je natuurlijk niet akkoord met het steunpakket. Duurzaamheid hebben we niet voor niks opgenomen in het rijtje van de voorwaarden. Daar moeten we dus met elkaar over spreken. Maar het zal uiteindelijk toch een totaalpakket moeten zijn, waarvan wij alles overziend zeggen: dit vinden wij overtuigend en hier kunnen we mee akkoord gaan. Je kunt er niet één onderdeelje los uit pakken.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt. Of is zij klaar?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Er waren nog wat gedetailleerde vragen op het gebied van duurzaamheid, maar volgens mij kunnen wij dat beter herpakken als wij de Luchtvaartnota ... Ik denk dat niemand dit soort eisen alleen voor KLM wil. Dit moet echt gelden voor de luchtvaart in brede zin. Ik denk dus dat het verstandig is om dit bij de Luchtvaartnota te herpakken. Over de specifieke voorwaarden gaan wij verder de gesprekken voeren. Als het totaalplaatje er is – het overtuigende plaatje, volgens de heer Van Raan – kan hij daar ook de duurzaamheidsaspecten van beoordelen.

De **voorzitter**:

Dan schors ik nu, op verzoek van een niet nader te noemen lid, vijf minuten voor een pauze, omdat de natuur roept. Dan gaan we over vijf minuten verder.

De vergadering wordt van 14.37 uur tot 14.45 uur geschorst.

De voorzitter:

We zijn toe aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De spreektijd per fractie is twee minuten, waarbij ik voorstel uit te gaan van maximaal één interruptie die dan weer in tweeën gaat. Als u een motie indient, legt u die dan voor u op tafel en dan wordt die opgehaald door de bode. De moties worden straks in een keer voor iedereen gekopieerd. Het woord is aan de heer Nijboer.

De heer Nijboer (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Voordat ik drie moties indien, nog een opmerking. Ik roep het kabinet op zich in de onderhandelingen wel hard op te stellen ten aanzien van de bonussen en beloningen. Ten aanzien van de beloning voor de heer Elbers in 2019 kreeg de heer Van Dijck een heel vaag antwoord van de Minister. Er kan natuurlijk geen sprake zijn van beloningsverhoging. Ook ten aanzien van de kerosinedeals die zijn gesloten en de leasecontracten kan het niet zo zijn dat de belastingbetaler voor vele miljarden aan de lat staat en zij de dans ontspringen. Ik heb een drietal moties die ik nu zal indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat doel van de steun aan Air France-KLM behoud van werkgelegenheid is;

overwegende dat de eerste besluiten van de top ertoe leidden dat de ellende van de coronacrisis juist op de medewerkers met flexcontracten en de laagste inkomens werd afgewenteld;

verzoekt het kabinet als voorwaarde te stellen aan steunverlening dat de werknemers met de meest kwetsbare contracten en laagste inkomens zo veel mogelijk worden ontzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer, Alkaya en Snels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (29 232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat (achtergestelde) leningen wel risicodragend zijn als het misgaat, maar beperkt meedelen in succes als het goed gaat;

overwegende dat aandeelhouderschap zeggenschap geeft;

verzoekt het kabinet om bij de redding van Air France-KLM niet alleen (achtergestelde) leningen in te zetten, maar ook het vergroten van het aandelenbelang in overweging te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer, Alkaya en Snels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (29 232).

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dan de derde en laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet duurzaamheidseisen zal stellen;

overwegende dat het grondpersoneel en omwonenden veel last en gezondheidsklachten ervaren door ultrafijnstof;

verzoekt het kabinet ook een forse reductie van de uitstoot van ultrafijnstof (onder andere door het zogenaamde jetblast) overeen te komen als onderdeel van de afspraken over de steunverlening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer, Alkaya en Snels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (29 232).

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. De KLM is een bedrijf dat met veel uitdagingen te maken zal krijgen de komende jaren. Daarover hebben we het uitgebreid gehad. Dank aan het kabinet voor de beantwoording van de vele vragen daarover. Ik heb vooral ook stilgestaan bij de ongelijkheid op de werkvloer en bij de positie van de werknemers en het personeel daarin. Als je alle belangen, waaronder die van de werknemers, het beste wil dienen, dan is dat bedrijf ook het meest gebaat bij een zo groot mogelijke invloed van de Nederlandse overheid in dat bedrijf. Ik heb twee moties daarover.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is om KLM financiële steun te verlenen in de vorm van kredieten en garanties, en kapitaalstortingen in de toekomst niet uitsluit;

overwegende dat Air France-KLM de komende tijd waarschijnlijk te maken zal krijgen met flinke uitdagingen vanwege een veranderende luchtvaartsector door de coronacrisis, klimaatopwarming en de wens om werkgelegenheid te behouden;

van mening dat het belang van de Nederlandse samenleving binnen de holding het beste vertegenwoordigd kan worden door de Nederlandse overheid;

verzoekt de regering waar mogelijk in de komende tijd haar invloed als aandeelhouder in de holding Air France-KLM uit te breiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (29 232).

De heer **Alkaya** (SP):

Dan nog een korte, specifiekere motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering KLM onder de Wet normering topinkomens te laten vallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 13 (29 232).

Dan is het woord aan de heer Van der Linde.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de beide ministers voor hun uitvoerige antwoord. Het ligt natuurlijk voor de hand dat we hier nog een keer over praten als het precieze pakket op tafel ligt. Ik ga er ook van uit dat we dan, voorhangprocedure of niet, in ieder geval de gelegenheid daarvoor krijgen.

De redding van KLM staat voorop. Ik hoop daarbij dat we zo veel mogelijk mensen die nu bij KLM werken zekerheid en duidelijkheid kunnen geven over hun baan. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland getroffen is door een ernstige pandemie en rekening moet houden met een diepe recessie;

overwegende dat daardoor ondernemingen, klein en groot, in zwaar weer verkeren en mensen hun baan dreigen te verliezen;

overwegende dat de regering in dit kader ook een steunpakket faciliteert voor KLM;

verzoekt de regering zich bij de vormgeving daarvan te laten leiden door het belang van een sterke, concurrerende KLM en de werkgelegenheid die daarbij past;

verzoekt de regering tevens aanvullende voorwaarden alleen op te nemen als die passen in dit doel en geen afbreuk doen aan het toekomstige verdienvermogen van het bedrijf,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Linde en Ronnes. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (29 232).

Dan de heer Snels.

De heer Snels (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb twee moties, eentje over de bail-in en eentje over de duurzame voorwaarden. Ik moet zeggen dat ik met enige verbijstering kijk naar de opstelling van bijvoorbeeld de VVD, die zegt helemaal geen voorwaarden te stellen en alles te doen om het bedrijf te redden. De belastingbetaler betaalt wel, dus marktpartijen kunnen gewoon rustig achteroverleunen; die bail-in ziet de VVD later wel. De Minister van Financiën zegt whatever it takes, dus marktpartijen kunnen rustig achteroverleunen, de rekeningen worden toch wel betaald. En de Minister van Infrastructuur heeft het alleen maar over de blauwe trots. Wat doet dat eigenlijk met de onderhandelingspositie van de Nederlandse regering? Ik vraag mij echt af of dat verstandig is.

De voorzitter:

De heer Van der Linde werd uitgedaagd. De heer Van der Linde.

De heer Van der Linde (VVD):

Dit wordt allemaal te makkelijk. U hebt mij geen moment horen zeggen dat er geen voorwaarden worden gesteld. Ik wil alleen dat het bedrijfseconomische voorwaarden zijn, die KLM sterker maken. Ik heb ook gezegd: alles met duurzaamheid, verduurzaming van de luchtvaartsector is onvoorstelbaar belangrijk, maar niet in dit kader. Daarover praten we in

een ander kader, luchtvaartbreed. Dat is de positie van de VVD. We moeten nu proberen zo veel mogelijk mensen aan het werk te houden.

De **voorzitter**:

De heer Snels gaat verder.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Er was geen vraag aan mij, dus ik zal beide moties voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zowel aandeelhouders als bancaire financiers van KLM doelbewust financiële risico's zijn aangegaan door kapitaal te investeren in en uit te lenen aan KLM;

constaterende dat KLM grootschalige financiële verplichtingen heeft richting oliehandelaren en leasemaatschappijen die belasting ontwijken via Ierland;

overwegende dat het genieten van private winsten in economisch goede tijden alleen gerechtvaardigd is als in economisch slechte tijden verliezen ook privaat gedragen worden;

van mening dat bij overheidssteun aan individuele bedrijven als KLM alle stakeholders zo veel mogelijk moeten bijdragen aan het oplossen van de financiële problemen;

verzoekt de regering het tot een harde inzet te maken dat aan KLM gerelateerde bancaire financiers, aandeelhouders, leasemaatschappijen en oliehandelaren meebetalen aan de steunoperatie, teneinde te voorkomen dat de pijn van financiële risico's alleen op de belastingbetaler wordt afgewenteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Snels, Alkaya en Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 16 (29 232).

De heer **Snels** (GroenLinks):

Een wat kortere motie over duurzaamheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaartsector, inclusief KLM, op dit moment niet bijdraagt aan het Klimaatakkoord van Parijs;

van mening dat het zowel vanuit klimaat- als maatschappelijk oogpunt noodzakelijk is dat KLM sneller verduurzaamt;

constaterende dat de Franse regering steun voor Air France afhankelijk maakt van ambitieuze verduurzamingsdoelstellingen;

verzoekt de regering bij steun aan KLM voorwaarden te stellen aan afrekenbare klimaatdoelstellingen in 2030 en 2050 en aan concrete doelen voor het afbouwen van nachtvluchten en vervanging van korteafstandsvluchten door treinreizen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Snels, Kröger, Nijboer en Alkaya. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (29 232).

De heer Sneller.

De heer Sneller (D66):

Dank, voorzitter. En dank ook aan de bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. Ik steun hen en moedig hen aan tot een scherpe opstelling als het gaat om de bail-in, de salarissen en de bonussen. Ik neem aan dat de beantwoording van de Minister ook betekent dat er op de aandeelhoudersvergadering van 26 mei door Nederland tegen het beloningsvoorstel zal worden gestemd. Die voorstellen zijn niet verenigbaar met overheidssteun.

In eerste termijn heb ik al gezegd dat ik vind dat we op het gebied van duurzaamheid nu al wat specifiekere kunnen zijn, hoewel de woorden «minstens zo ambitieus als de Fransen» – dan gaat het neem ik aan om de relatieve verbetering en niet om het eindpunt – naar meer smaken. Ik dien daarover een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om toekomstbestendig uit de crisis te komen het belangrijk is dat KLM stappen zet om haar klimaatimpact te verminderen;

verzoekt de regering als voorwaarde voor steun te streven naar afspraken op het gebied van duurzaamheid, waaronder een rapportageplicht voor CO₂-emissies, reductie van emissies voor korteafstandsvluchten die vervangbaar zijn door verbindingen per trein, het realiseren van een biokerosinefabriek in Groningen en concrete doelen voor bijmenging van schone brandstoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sneller en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (29 232).

De heer **Sneller** (D66):

Maar zoals ik ook zei in eerste termijn: om echte impact te hebben, moet je naar de hele luchtvaartsector kijken. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaartsector op een internationaal niveau opereert in een vrije Europese markt;

constaterende dat de luchtvaartsector buiten het Klimaatakkoord is gebleven en een groot deel van de uitstootrechten onder het emissiehandelssysteem van de EU (ETS) gratis krijgt toebedeeld;

van mening dat de huidige toestand in de luchtvaartsector en de maatregelen die worden genomen om deze toestand te verzachten, zoals het bieden van staatssteun en opschorting van (slot)regels kansen bieden om de luchtvaartsector blijvend te vergroenen;

overwegende dat de Kamer zich eerder heeft uitgesproken voor invoering van accijns op kerosine en ingroei naar een bijmengverplichting van alternatieve schonere brandstoffen;

verzoekt de regering zich Europees in te zetten voor een groene heropbouw van de sector door onder andere de toekenning van gratis EU ETS-rechten op te schorten en de Europese slotverordening te herzien zodat duurzaamheid een criterium voor slotallocatie kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sneller en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (29 232).

De heer Van Dijck.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ook namens mij dank voor de antwoorden. Er zijn drie vragen blijven liggen. Mijn eerste vraag ging om de onderbouwing van de 2 tot 4 miljard. Dat is nogal een verschil. De Minister had het over drie grote kostenposten: personeel, kerosine en vloot. Nou, het personeel is getackeld via die NOW-regeling. De kerosine is getackeld: er wordt niet gevlogen, dus je hoeft niet te tanken. Dan blijft dus eigenlijk de vloot over. Ik zou graag wat meer willen weten over de vloot van KLM en de vloot van Air France. Als het betekent dat die hele 4 miljard naar Ierland gaat voor de lease van de vloot, dan moeten we ons toch nog maar eens beraden op de besteding van dat geld. Hoe ziet de vloot eruit?

Mijn tweede vraag is: hoe gaat de Minister voorkomen dat het geld uiteindelijk toch bij de holding of bij Air France terecht komt? Er wordt straks 2 tot 4 miljard overgemaakt. De Fransen maken het over naar de holding en de holding maakt het over naar Air France. Als dat ook de weg is die deze Minister gaat bewandelen, dan heb je kans dat het bij de holding blijft hangen en niet bij KLM terecht komt. Dat zouden wij niet willen.

Voorzitter. Tot slot mijn nationalisatievraag. Dario Fucci, de voorzitter van de ondernemingsraad, heeft gezegd dat er andere huwelijks

voorwaarden moeten worden afgesproken met Air France-KLM. Samen de brandstof inkopen is prima, samen tickets verkopen is prima, maar daar houdt het dan ook mee op. Dat is de mening van de voorzitter van de ondernemingsraad van KLM. Ik heb de Minister gevraagd om een onderzoek te doen naar mogelijke verzelfstandiging. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering te onderzoeken of KLM kan worden losgeweekt van Air France, zodat het op termijn zelfstandig verder kan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Tony van Dijck en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (29 232).

Het woord is aan de heer Ronnes.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik heb nog een vraag, want ik wil de motie van de PVV goed begrijpen. We hebben natuurlijk al even een interruptiedebatje gehad over nationalisatie en wat je tot die tijd doet. Nu blijkt dat de PVV vraagt om een onderzoek naar nationalisatie en dat het dus blijkbaar niet snel zou kunnen. Moet KLM dan ondertussen wel gesteund worden, overeind gehouden worden? Dat lijkt me dan toch wel een voorwaarde als je nationalisatie onderzoekt.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

De KLM moet zeker gesteund worden. We staan ook achter de leningen en de garanties die de Minister van plan is te geven. Maar voordat er een kapitaalinjectie plaatsvindt op holdingniveau, willen wij een gedegen onderzoek of we wel verder moeten in dat huwelijk met Air France op holdingniveau. Want zoals u ook weet: de holding is nog maar 2 miljard waard. Van die 750 miljoen die de Minister vorig jaar heeft geïnvesteerd, is een half miljard aan beurswaarde verdampt. Met andere woorden: heeft het nog wel zin om op holdingniveau verder te gaan met Air France, gelet op de uitspraken van de voorzitter van de ondernemingsraad, gelet op het verleden waarin KLM de winstmaker en Air France de verliesmaker is en gelet op de verschillen in voorwaarden, mentaliteit en noem maar op? Ik wacht het onderzoek af, want ik kan niet helemaal overzien hoe dat eruitziet, maar ik zie, eerlijk gezegd, dat huwelijk voor de toekomst niet zitten. Kennelijk ziet de rest van deze Kamer het nog wel zitten, maar volgens mij zijn ze al van tafel en bed gescheiden.

De **voorzitter**:

Dan komen we nu bij de heer Ronnes.

De heer **Ronnes** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden van het kabinet voor hun reactie in eerste termijn. Het is een heftige en spannende periode voor heel veel mensen van wie een baan direct maar ook indirect afhankelijk is van de voortgang van KLM. Het is goed dat wij hier nog eens van beide kabinet-leden te horen hebben gekregen welk belang zij eraan hechten om de

continuïteit van de onderneming voorop te stellen. Wij hopen dat uiteindelijk ook terug te zien in dat eindpakket. Het is ook een bevestiging van wat we heel duidelijk hebben gelezen in de brief die de Kamer heeft mogen ontvangen.

We willen als CDA nog even concreet aangeven hoe belangrijk wij het vinden dat we het loonoffer bij topsalarissen in dat pakket bovenaan de ranglijst zetten. Ik zou graag de volgende motie inbrengen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de quarantainemaatregelen als gevolg van de coronacrisis ertoe leiden dat KLM niet kan voortbestaan zonder aanvullende steunmaatregelen en dat de Minister over de precieze voorwaarden voor deze maatregelen in onderhandeling is;

overwegende dat het van belang is dat de gestelde voorwaarden bijdragen aan de continuering van KLM en dat het beschikbaar gestelde geld terecht komt bij het bedrijf en al haar werknemers;

overwegende dat dividenduitkeringen, bonussen en topsalarissen niet passen bij die inzet, nu KLM van iedereen offers moet vragen;

verzoekt de regering bij de vormgeving van de steunmaatregelen zich hard te maken voor voorwaarden die bijdragen aan de continuering van KLM en zorgen dat het geld ten bate komt van het gehele bedrijf;

verzoekt de regering tevens daarbij dividenduitkeringen, bonussen en een loonoffer bij de topsalarissen bovenaan de voorwaardenlijst te plaatsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ronnes en Van Haga. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (29 232).

De heer **Ronnes** (CDA):
Ik dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer Van Dijck heeft nog een vraag aan de heer Ronnes.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Ik zag dat de heer Ronnes de motie van de VVD heeft medeondertekend, en die wil duidelijk alleen voorwaarden om bedrijfseconomische redenen, zoals de voorwaarde inzake de bonussen en noem maar op. Maar stelt het CDA dus geen eisen en geen voorwaarden aan duurzaamheid of nachtvluchten? Zelfs deze Minister heeft nachtvluchten genoemd in haar persconferentie, dat daar weleens paal en perk ... Of dat daarnaar gekeken moet worden. Maar u geeft eigenlijk deze Minister van IenW mee: kijk niet naar die nachtvluchten, want dat kost alleen maar geld?

De heer **Ronnes** (CDA):

Ik heb in mijn eerste termijn ook gezegd dat wij het bij het CDA echt wel belangrijk vinden dat er verduurzaming plaatsvindt. Het mag ook best ter sprake komen, maar we moeten opletten dat we niet overvragen en dat we met dit soort aanvullende eisen te strak insteken en daardoor het doel missen, en dat is continuïteit, economische haalbaarheid, dat het bedrijf gezond is en een gezonde toekomst tegemoet kan; dus in balans.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Het is toch ondenkbaar, zeg ik tegen het CDA, dat KLM als ze niet verduurzaamt, nog toekomstperspectief heeft? Dat is toch ondenkbaar? De heer Ronnes ziet toch ook wel, met iedereen, dat het aantal vluchten de komende jaren fors minder zal zijn? Dan is het toch niet meer dan logisch dat er 's nachts minder gevlogen wordt? Wat is dat nou voor ouderwetse industriepolitiek om te zeggen «al die duurzaamheid is flauwekul en kost geld»?

De heer **Ronnes** (CDA):

De heer Nijboer heeft niet geluisterd of niet goed geluisterd. Het is niet zo dat wij tegen verduurzamingsmaatregelen zijn. Sterker nog, die zijn juist goed! KLM is een van de voorlopers als het gaat om verduurzaming. Er ligt een Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. Laten we daar met z'n allen de schouders onder zetten, maar laten we dat wel op de goede plek behandelen. We moeten niet de economische haalbaarheid en het perspectief dat de onderneming echt gezond vooruit kan, verstikkend belasten met allerlei regels waarvan we de gevolgen op dit moment niet kunnen overzien. Laat het vooral bij het kabinet liggen om dat pakket op een zo goed mogelijke manier in evenwicht te brengen, zodat de firma door kan.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik heb nog eenzelfde vraag aan de heer Ronnes over die motie zonder maatschappelijke voorwaarden en duurzaamheidsvoorwaarden. Als Kamer geven we een signaal, een opdracht aan het kabinet om ergens rekening mee te houden. Dat doe ik ook op basis van de antwoorden die ik van het kabinet krijg. Ik ben niet gerust op duurzaamheid en ik ben niet gerust op bail-in, dus ik geef het kabinet een opdracht. Op welk moment en waar heeft u of heeft het CDA de indruk gekregen dat dit kabinet met deze Minister van Infrastructuur, om maar eens een voorbeeld te noemen, heel veel belang hecht aan duurzaamheid, meer dan aan het redden van KLM? Dat is toch op geen enkel moment duidelijk geworden? Welk signaal wilt u als CDA nou eigenlijk geven met deze motie? Dat is mij volstrekt onhelder.

De heer **Ronnes** (CDA):

We kunnen natuurlijk de hele discussie over verduurzaming opnieuw gaan voeren. We hebben het kabinet horen zeggen dat het wel belangrijk is. Ik heb de Minister ook horen zeggen op welke plekken de verduurzaming van KLM al gebeurt en nog gebeuren gaat. Men heeft ook gezegd dat men in het pakket nadrukkelijk het onderwerp verduurzaming ter sprake zal brengen. Alleen dat is iets anders dan dat wij als Kamer aan de voorkant hele straffe grenzen aangeven, waarbinnen je je kunt afvragen of dat goed is voor een gezonde toekomst voor KLM. Dat zal dus gewoon in z'n totaliteit afgewogen moeten worden, in het kader van het totale duurzaamheidsbeleid in de luchtvaartsector. De vraag is of je dat heel ver tot in detail moet meenemen in zo'n reddingspakket als waar we hier nu over spreken.

De **voorzitter**:

Dan kom ik nu bij de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb in mijn bijdrage het Rijnlands model genoemd. Dat betekent dat ik verwacht dat beide ministers terugkomen met een deal waarin sociale arbeidsvoorwaarden, maatschappelijke voorwaarden en een robuuste, toekomstbestendige bedrijfsvoering voor KLM met gezonde marges getoond zullen worden. In lijn met wat de heer Van der Linde vroeg, wil ik ook vragen wanneer die deal er is. Komt die hier dan voor in de Tweede Kamer? Kunnen wij er dan over praten en er iets over zeggen? Hoe werkt dat proces? Komt de Minister dan met concrete, meetbare en afrekenbare criteria en afspraken? Zal hij dan ook duidelijk maken hoe de deal voldoet aan de afgelopen vrijdag door het kabinet zelf opgelegde voorwaarden? En wanneer de Minister terugkomt met de deal, kan hij dan ook duidelijk maken wat de upside is? Want zonder upside is er ook geen wederkerigheid en voldoet het dus niet aan de voorwaarden van het kabinet.

Ik heb een tweede vraag. Ik heb hier het nuttige jaarboek staatsdeelnames voor me liggen. Ik zie daarin dat deze Minister, behalve voor 5,92% eigenaar van een luchtvervoerder, ook voor 100% eigenaar is van een spoorvervoerder. Daarmee kom ik bij mijn laatste vraag. Is er eigenlijk een principieel verschil? En zou er een principiële reden zijn waarom hij ook niet 100% eigenaar van een luchtvervoerder zou kunnen zijn? Dank u wel.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Ik ben blij met die laatste opmerking, want dat betekent dat mijn motie om te onderzoeken in hoeverre KLM kan worden losgeweekt en mogelijk voor 100% in handen van deze Minister kan komen, gesteund wordt door de ChristenUnie.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik wil hier in ieder geval gezegd hebben dat ik vind dat de heer Van Dijck een buitengewoon boeiende economische analyse gaf waarnaar ik met gespitste oren heb zitten luisteren. Naar de motie zelf zal ik nog even goed kijken.

De **voorzitter**:

Hahaha! Dat is de categorie «ik bel je nog»!

De heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Bel mij niet!

Voorzitter. Voordat ik vijf moties voorlees, moet mij toch van het hart dat we een schokkende irrationaliteit terugvinden bij het CDA en de VVD als het gaat om deze steunmaatregelen. Ook valt D66 eigenlijk toch wel door de mand, als we een motie indienen waarin de opdracht wordt gegeven dat er gestrééfd kan worden naar een aantal duurzaamheidseisen.

Dat gezegd hebbende, bij Minister van Nieuwenhuizen staat nog de vraag naar de banen open die zij nog niet heeft beantwoord.

Dan ga ik nu over tot het voorlezen van de vijf moties.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering een bindend ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter, kan de heer Van Raan die vraag even herhalen?

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, de Minister vraagt of u uw vraag nog even wilt herhalen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Want ik weet niet welke vraag ik niet beantwoord heb.

De **voorzitter**:

De akoestiek hier zou beter kunnen. Meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat was de vraag waarvan ik dacht dat de Minister van Financiën die zou beantwoorden, maar die werd doorgeschoven naar Minister van Nieuwenhuizen, namelijk de vraag of de Minister ons nu alvast kan garanderen dat er geen banen dubbel worden geteld in de veelgenoemde berekening van 370.000 banen die de luchtvaartsector, waaronder Schiphol en KLM, maar ook VNO-NCW vaak hanteren. Zitten daar geen dubbeltellingen in?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar komt een antwoord op.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Raan met de moties.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik begin opnieuw, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering een bindend CO₂-budget vast te stellen voor de luchtvaartsector dat naar rato past binnen de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 22 (29 232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering de WHO-normen voor geluid vast te stellen;

verzoekt de regering tevens op basis van het voorzorgsbeginsel ultrafijnstofnormen vast te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (29 232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering middels een goed sociaal plan luchtvaartpersoneel te steunen en te begeleiden naar meer toekomstbestendige sectoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (29 232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in geval van staatssteun het uitkeren van bonussen en dividend niet toe te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 25 (29 232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Staat voornemens is om vanwege de coronacrisis een steunpakket van tussen de 2 en 4 miljard euro te verstrekken aan KLM;

spreekt uit dat er geen steun moet worden gegeven aan sectoren die zoönotische risico's nog verder verhogen door de handel in wilde dieren en/of de vee-industrie te faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 26 (29 232).

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Ik dank de beide ministers voor de beantwoording van de vragen. Laat ik helder zijn: de SGP wil luchtvaart verduurzamen, overlast van het vliegen inperken en de kosten voor vliegen reëel laten zijn. Maar wie rood staat, kan niet groen zijn. De KLM, de meest duurzame luchtvaartmaatschappij, heeft op dit moment onze steun nodig. Als we dus op dit moment voorwaarden stellen, moeten die realistisch en haalbaar zijn. Maar als KLM straks weer op eigen benen staat, zoals de Minister ook heeft benoemd, verwacht ik dat zij die koploperspositie in duurzaamheid waar blijven maken en dat ze op één blijven staan. Maar het steunpakket dat eraan komt, zien wij positief tegemoet.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Van Haga.

De heer Van Haga (Van Haga):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor de antwoorden van de beide ministers. KLM moet gered worden en KLM moet natuurlijk ingrijpend gereorganiseerd worden. Het is goed om bevestigd te hebben gekregen dat KLM al de meest duurzame vliegmaatschappij ter wereld is. Op dat punt is er dus geen enkele aanvullende voorwaarde nodig. Maar KLM 2.0 moet bij voorkeur volledig in Nederlandse handen komen. Daartoe dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet de intentie heeft uitgesproken financiële steun te verlenen aan KLM en de Franse overheid separate financiële steun zal verlenen aan Air France;

overwegende dat de steunmaatregelen als een mooie kans zouden kunnen worden beschouwd om van KLM weer een nationale, gezonde onderneming te maken;

overwegende dat de intensieve samenwerking met Air France kan blijven bestaan, maar dan op vrijwillige basis;

verzoekt de regering het scenario uit te werken waarbij KLM tijdelijk 100% eigendom wordt van de Nederlandse Staat en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Baudet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (29 232).

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Kameraad Baudet onderschrijft overigens ook mijn betoog in de eerste termijn volledig.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Van Otterloo.

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de gegeven antwoorden. Daarmee zijn nog lang niet alle vraagpunten opgelost, maar wat ons betreft is er nog steeds reden om een principiële positieve houding aan te nemen voor zover het gaat om de poging om KLM te redden. Maar wij zoeken ook naar een meer structurele oplossing die, als de KLM inderdaad de groenste zou zijn, de KLM ook nog op een andere manier tegemoetkomt in het kader van de concurrentie met andere vliegtuigmaatschappijen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de coronacrisis wereldwijd heeft gezorgd voor het bijna volledig stilvallen van het vliegverkeer van personen en dat de komende tijd dit vliegverkeer (deels) wordt herstart;

constaterende dat vanwege het luchtvaartverdrag uit 1944 geen belasting wordt geheven op vliegtuigbrandstof;

overwegende dat, mede vanwege de internationale klimaatdoelstellingen, het belasten van vliegtuigbrandstof van belang is;

overwegende dat het herstarten van het vliegverkeer na de coronacrisis een ultiem moment is om het luchtvaartverdrag uit 1944 te wijzigen of een nieuw verdrag af te sluiten met het doel internationale afspraken te maken over het belasten van vliegtuigbrandstof;

verzoekt de regering het wijzigen van het huidige luchtvaartverdrag of het afsluiten van een nieuw verdrag internationaal te agenderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (29 232).

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Ik ben klaar, voorzitter.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Sneller.

De heer **Sneller** (D66):

Ja, ik heb een vraag aan de heer Van Otterloo. Wat is er nou anders aan deze motie, vergeleken met de motie-Paternotte/Stoffer van deze strekking, die al is aangenomen?

De **voorzitter**:

De heer Van Otterloo.

De heer **Sneller** (D66):

Dit is namelijk een punt dat de luchtvaartwoordvoerders volgens mij al een aantal keren uitgebreid bediscussieerd hebben en waarover de Kamer al een motie heeft aangenomen. Ik vraag mij even af wat dit daar nog aan toevoegt.

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Sorry. Ik had even niet in de gaten dat er een vraag aan mij werd gesteld, want ik was bezig met de distributie hier. Neemt u mij niet kwalijk, voorzitter. Wij willen dit juist nu opnieuw onder de aandacht brengen, omdat er nu wordt gesproken over groener luchtvaartverkeer en over een veel lagere frequentie van het luchtvaartverkeer. Dit vindt natuurlijk ook zijn oorzaak in het feit dat het vliegverkeer onbedoeld heeft bijgedragen aan een snelle verspreiding van het virus. Dat is dus een extra reden om dit nogmaals te agenderen.

De heer **Sneller** (D66):

De Kamer heeft een motie aangenomen met het dictum: «verzoekt de regering zich in te spannen voor het organiseren van een buitengewone zitting in Nederland van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie over accijns op kerosine en daartoe steun te vergaren onder niet minder dan een vijfde van het totale aantal bij het Verdrag van Chicago aangesloten staten.» Mijn vraag aan de heer Van Otterloo was: wat voegt zijn verzoek toe aan de Kameruitspraak die er al ligt?

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Kijk naar de techniek. In deze motie staat dat het luchtvaartverdrag moet worden gewijzigd. Dat is ook conform wat in de andere motie staat. Maar er staat ook dat er een nieuw verdrag internationaal geagendeerd kan worden. Dat las ik niet in de motie die is aangenomen.

De **voorzitter**:

Dank. Ik schors de vergadering tot 15.30 uur. Op die manier kunnen we de moties even kopiëren en kunnen de ministers zich beraden over hun oordeel over de moties.

De vergadering wordt van 15.19 uur tot 15.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik hervat dit notaoverleg. Het woord is aan de ministers, om te beginnen de Minister van Financiën.

Minister **Hoekstra**:

Dank, voorzitter. Laat ik beginnen met nog een paar laatste vragen te beantwoorden die zijn blijven liggen. Dan kom ik daarna op mijn deel van de moties. De Minister van IenW zal wellicht ook nog een paar vragen beantwoorden en dan haar deel van de moties doen.

Het is misschien goed om even terug te keren naar de vraag van de heer Nijboer over de CEO van KLM en 2019 en die bonusuitkering. Volgens mij was ik daar eerder ook al duidelijk over geweest. Die bonus moet er niet zijn in 2020 en in 2019. Dat heb ik, meen ik, ook eerder aan de Kamer geschreven. In ieder geval heb ik dat wel eerder ook gezegd.

Van Dijck vroeg nog breder naar de hele winstdeling van 2019. Die geldt voor het hele personeel. Overigens geldt ook daarvoor dat wij daar zeer kritisch over zijn, maar daar heb ik het verschil willen aanbrengen met het salaris van de CEO, omdat die bredere winstdeling nog onderdeel is van het gesprek met de onderneming, en de onderneming natuurlijk een gesprek moet voeren met de ondernemingsraad. Dat is dus een wat lastigere figuur dan alleen maar de CEO, maar ook ten aanzien van die bredere winstdeling vinden wij het niet logisch dat de belastingbetaler dat zou moeten ophoesten. Maar, nogmaals, het slaat dus op het hele personeel neer.

Dan vroeg de heer Van Dijck nog aan mij of ik kon zeker stellen dat het geld bij KLM terechtkomt. Dat heb ik volgens mij in eerste termijn al gedaan.

Hij vroeg ook nog opnieuw naar de onderbouwing van de 2 tot 4.

Daarvoor moet ik toch verwijzen naar mijn eerdere antwoord. We zijn in gesprek over hoe de bandbreedte er precies uit komt te zien. Ik heb er wel iets extra's over gezegd in het vertrouwelijk overleg, maar dat heb ik daar gedaan, omdat ik het hier nu niet kan doen.

Dan vroeg de heer Bruins nog of er een principiële reden is om nooit een luchtvaartmaatschappij te willen hebben. Daar bedoelde hij denk ik mee in de meerderheid. Nee, volgens mij is er geen principiële discussie. We hebben natuurlijk voortdurend met elkaar wel het gesprek over welke dingen normaliter bij de overheid liggen en welke taken vooral bij de markt liggen of semipubliek zijn. Soms zijn er ook gewoon historische redenen voor. Soms is het zo dat gewoon de opvattingen door de tijd heen veranderen. Om die reden is er sprake van de NS, die 100% onderdeel is van de rijksoverheid, is er Schiphol, dat in eigendom is bij vooral de Nederlandse overheid en in mindere mate bij de gemeente Amsterdam en bij Aéroports de Paris, met die swap. Waarbij overigens de Fransen vooral bezig zijn geweest met het naar de markt brengen van hun luchthaven. We hebben een relatief klein gedeelte nog in KLM. Dat is in het verleden natuurlijk anders geweest. Het zijn dus geen wetten van Meden en Perzen, maar je wil als overheid natuurlijk daar waar de vitale belangen zijn, die kunnen beschermen. Dat gebeurt met regelmaat via aandelenconstructies. Verder verwijs ik naar mijn eerdere antwoord over hoe we naar de context en de scenario's kijken.

Dat brengt mij bij de moties. Ik begin bij de motie op stuk nr. 10 van de heer Nijboer. Ik ben volgens mij echt expliciet geweest over de sterkste schouders die de zwaarste lasten moeten dragen, maar deze motie gaat toch weer een stap verder, want die zegt dat ook degenen met de meest kwetsbare contracten moeten worden ontzien. We proberen echt om dit fatsoenlijk en eerlijk te doen. Het is ook nadrukkelijk onderdeel van de dialoog met de onderneming. Ik heb ook veel gezegd over wat ik vind van de salarisverschillen, overigens in de context van er een gezonde onderneming van maken, maar met dit dictum moet ik de motie ontraden. De motie op stuk nr. 11 kan ik oordeel Kamer geven. Zoals ik al heb gezegd is mijn verwachting dat het goed mogelijk is dat een kapitaalbijdrage ook in de toekomst aan de orde zal zijn, maar nu hebben we liquiditeit als prioriteit.

De motie op stuk nr. 12 zal de Minister van IenW beantwoorden.

De motie op stuk nr. 13 van de heer Alkaya om de komende tijd de invloed als aandeelhouder uit te breiden, kan ik oordeel Kamer geven. Maar ik moet dan wel weer verwijzen naar mijn eerdere opmerkingen, want het is niet zo dat ik het kopen van aandelen of zoiets daarmee ook beoog. Ik kan de motie dus oordeel Kamer laten, maar nadrukkelijk met de inkleuring die ik in het debat heb gegeven.

De motie op stuk nr. 14 van de heer Alkaya over de WNT moet ik ontraden. Daarmee moet ik de heer Alkaya teleurstellen, maar dat oordeel zal hem niet verrassen.

De motie op stuk nr. 15 van de heer Van der Linde is volgens mij volstrekt in overeenstemming met het beleid van het kabinet om ervoor te zorgen dat bedrijven op een economisch gezonde manier verder kunnen. Zij doet ook niet af aan wat wij verder nog aan voorwaarden hebben, dus kan ik haar oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, u wilt interrumpen?

De heer Van Raan (PvdD):

Ja. Als de Minister hierop oordeel Kamer geeft, vraag ik me af of hij doorheeft dat hij hiermee, misschien indirect, afstand doet van de afspraken in Parijs. De motie stelt namelijk dat er aan het toekomstig verdienvermogen van het bedrijf geen afbreuk mag worden gedaan, terwijl we weten dat de luchtvaartsector als geheel moet krimpen vanwege het CO₂-budget en dat de fair share van KLM daarin toeneemt, tenzij de Minister een enorme prijsverhoging van alle tickets voor zich ziet. Dus ik vraag me even af of de Minister doorheeft dat hij met het geven van «oordeel Kamer» afstand kan doen van Parijs.

Minister Hoekstra:

Daar is echt geen sprake van. Dat hangt ook precies op zo'n zinnetje dat de heer Van Raan zelf nog toevoegt en dat begint met «tenzij». Dat laat zien dat de werkelijkheid veelkleurig is. Het kabinet staat ten volle achter het Klimaatakkoord en heeft zich ook door Parijs daartoe laten inspireren. Het gaat ook onverkort op die weg verder. Tegelijkertijd – dat is volgens mij ook de tekst van de motie – zijn degenen die zeggen dat je alles op alles moet zetten om het bedrijf nu in de benen te houden, van mening dat je het bedrijf vervolgens ook gezond verder moet laten gaan. Als dat niet meer de hoofdvoorwaarde is, kun je het beter niet doen, want dan moet je tegen die mensen zeggen: we helpen u nog een paar maanden een lastige periode door, en dan kukelt die onderneming alsnog om. Dat kan niet de bedoeling zijn. Overigens, maar daar is veel van dit debat over gegaan, zijn er wel degelijk een heleboel aanvullende voorwaarden van de zijde van het kabinet die relevant zijn. Volgens mij is het daarom dus heel goed mogelijk om de motie op stuk nr. 15 «oordeel Kamer» te geven, maar ook om aan veel van de andere uitspraken recht te doen die de Minister van lenW en ik eerder in dit debat hebben gedaan en die we zo meteen, ook bij positieve bejegening van de moties, nog zullen tegenkomen.

Dan de motie op stuk nr. 16.

De voorzitter:

De heer Van Raan nog over de motie op stuk nr. 15?

De heer Van Raan (PvdD):

Jazeker. Want ik begrijp wat de Minister zegt, maar toch staat er in die motie: «geen afbreuk doen aan het toekomstige verdienvermogen». Het «oordeel Kamer» dat de Minister geeft, betekent dus dat wij een pakket met aanvullende voorwaarden te zien krijgen, waarbij ook het verdienvermogen, zoals dat gedefinieerd wordt en waarover wij kunnen gaan oordelen, intact blijft. Dat is eigenlijk wat de motie vraagt, en waar de Minister dus mee instemt. Dat betekent dus dat in dat toekomstige verdienvermogen alle aspecten benoemd gaan worden en dat wij die kunnen nagaan met betrekking tot verduurzaming en klimaat. Als dat niet het geval is of als we dat niet kunnen beoordelen, klopt die motie niet. Ik vraag me af of de Minister zich realiseert in wat voor lastig parket hij zich hiermee manoeuvreert. Ik vind dat prima, maar het is wel een belofte dat we daar inzicht in krijgen.

Minister Hoekstra:

Nee, het kabinet doet dit willens en wetens. Het is geen lastig parket. Laat ik de vraag op twee manieren beantwoorden. De eerste is bijna filosofisch, namelijk of je van mening bent dat duurzaamheid en geld verdienen wel degelijk hand in hand met elkaar kunnen gaan. Ik ben van de school die denkt dat dit wel degelijk kan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik ook.

Minister Hoekstra:

Dat is ook precies de reden dat ik denk dat de motie op stuk nr. 15 zich verdraagt met een aantal van de opmerkingen van de Minister van lenW over het grote, grote, grote belang van duurzaamheid. Ik denk dus dat dit allebei kan. Het tweede niveau waarop ik die motie zou willen beantwoorden, is door de motie op stuk nr. 16, de volgende op mijn stapel, oordeel Kamer te geven. Daar worden weer andere elementen aan toegevoegd, dus dat laat ook zien dat het kabinet breder kijkt dan alleen maar naar het zorgen dat de KLM concurrerend wordt, blijft en zal zijn. Maar die twee dingen kunnen dus met elkaar hand in hand gaan. Voorzitter. Als ik dat bruggetje dan mag vervolmaken ...

De voorzitter:

De heer Van Raan toch nog heel kort. Hij gebaart dat het heel kort kan, dus ik houd hem aan zijn eigen gebaren.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat is ook zo. Dat duurzaamheid en geld verdienen kunnen samengaan, de eerste overweging, delen we. Daar zit geen tegenstelling in tussen de Partij voor de Dieren en de Minister.

Minister Hoekstra:

Ik begrijp dat de heer Van Raan de motie op stuk nr. 15 ook positief gaat bejegenen. Dat zal in ieder geval de indieners heugen.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 16, van de heer Snels. Die vraagt om de risico's en de financiële pijn ook elders neer te leggen. Deze motie verdraagt zich dus ook weer echt goed met de vorige motie. Ik zeg dat wel, nogmaals, in de context van de kwalificaties die ik eerder heb aangevoerd. Wat we hier willen vind ik volstrekt redelijk. Alleen, niet alles kan altijd. Dat was eigenlijk de portee van mijn verhaal in de eerste termijn.

De motie op stuk nr. 17 zal de Minister van lenW zo meteen beoordelen.

De moties op stukken nrs. 18 en 19: idem.

Dat brengt me bij de motie op stuk nr. 20. Ik heb natuurlijk het een en ander gezegd over het huwelijk, het beste maken van het huwelijk en de diverse scenario's. Om die reden moet deze motie toch ontraden worden. Op zichzelf kijkt het kabinet – dat is ook verstandig – altijd naar heel veel verschillende opties, maar het probleem dat hier acuut moet worden opgelost gaat over liquiditeit. Verder verwijs ik naar mijn opmerkingen in de eerste termijn.

Dan de motie op stuk nr. 21.

De voorzitter:

De heer Van Dijck nog over het huwelijk.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):

Nu wordt inderdaad het probleem met de liquiditeit opgelost, maar overall, zoals in de moties op stukken nrs. 11 en 13, wordt opgeroepen tot een kapitaalstorting. Voordat we een besluit nemen over een kapitaalstorting – in mijn optiek is dat een kapitaalstorting in de bodemloze put

die Air France heet – wil ik een onderzoek hebben naar «wat als we de holding opdoeken en we verdergaan als twee verschillende maatschappijen die als goede vrienden samenwerken?». Er is toch niks mis mee om dat onderzocht te hebben? Je bent niet getrouwd voor het leven. Je kan ook op een bepaald punt in je huwelijk komen waarop je zegt dat het beter is om uit elkaar te gaan. Bijvoorbeeld de voorzitter van de ondernemingsraad is dat met mij eens, en vele anderen met mij. Om dit helemaal af te doen als liquiditeitssteun gaat iets te kort door de bocht.

Minister Hoekstra:

Dat begrijp ik. Ik heb er ook het een ander over gezegd. Ik heb ook gezegd wat er in mijn optiek nodig is om dit huwelijk in de toekomst ook te laten slagen. Dat is de opdracht. Het is dus niet «we kabbelen rustig verder», want daar is wel degelijk het een en ander voor nodig. Daar ben ik volgens mij ook expliciet over geweest. Tegelijkertijd denk ik dat in zijn algemeenheid de beste manier om een succes te maken van je huwelijk niet is om samen te gaan onderzoeken hoe een echtscheiding eruitziet. Voorzitter. Dat brengt mij bij de motie van de heer Ronnes op stuk nr. 21. Die kan ik oordeel Kamer laten. Voor de helderheid: de voorwaarden moeten bijdragen aan het weer gezond maken van KLM. Zoals ook in de Kamerbrief is aangegeven zijn dit inderdaad onderwerpen waar we naar kijken.

De motie op stuk nr. 22 is weer voor de Minister van lenW, en de motie op stuk nr. 23 ook.

Dan de motie op stuk nr. 24. Om de heer Van Raan bij twijfel toch wel gewoon zelf antwoord te kunnen geven, zal ik die oppakken. Die moet ik vervolgens helaas wel ontraden, want ik ben zeer voor het sociale plan, maar de suggestie in het tweede deel van het dictum is dat de sector niet toekomstbestendig zou zijn, en we doen nou juist van alles om te zorgen dat niet alleen de sector, maar in het bijzonder ook deze mooie onderneming een toekomst heeft.

De motie van de heer Van Raan op stuk nr. 25 kan ik oordeel Kamer geven. Die motie gaat over bonussen en dividenden. Ik verwijs nog een keer naar mijn opmerkingen ten aanzien van het staatssteunkader uit de eerste termijn.

De motie op stuk nr. 26 zal de Minister van lenW doen.

Voor de motie van Van Haga op stuk nr. 27 geldt eigenlijk hetzelfde als wat ik net gezegd heb over het huwelijk. Ook die moet ik dus ontraden.

Bovendien staat hier ook nog iets over een vrijwillige basis. Voor de goede orde: de onderneming en de Nederlandse staat zijn in het verleden op vrijwillige basis dit huwelijk aangegaan.

Over de motie van de heer Van Otterloo op stuk nr. 28, waar de heer Sneller nog bijzondere belangstelling voor had, zal de Minister van lenW zich ontfemen.

De voorzitter:

De heer Van Haga over de motie op stuk nr. 27.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Iedere overweging en constatering gaat uit van een scenario. Het is dus een mogelijkheid; het is niet een vaststaand gegeven. De samenwerking met Air France kan blijven bestaan, maar die kan ook niet doorgaan. Het gaat erom dat er een scenario wordt uitgewerkt. Dat is volgens mij precies wat deze motie zegt. Dat moet een van de vele scenario's zijn. Als u het zo leest, is dat volgens mij gewoon een scenario dat kan worden uitgewerkt.

Minister Hoekstra:

Maar in een huwelijk luisteren die dingen toch ook vrij nauw. Daarom heb ik gezegd wat ik erover kon zeggen en heb ik ook gezegd dat het belangrijk is om er het beste van te maken. Het is ook echt mijn

overtuiging dat als we er een succes van kunnen maken, als we goede afspraken kunnen maken over de manier waarop we als overheden en aandeelhouders omgaan met de luchtvaartmaatschappij, dat heel erg belangrijk is voor de toekomst. Idem ten aanzien van de kostenkant van de onderneming. En nogmaals, er moet veel gebeuren, aan de Nederlandse kant en ook aan de Franse kant. Dat is echt een conditio sine qua non voor het succes van de onderneming. We zijn er nog niet, maar ervan uitgaande dat we dat weten te regelen, is dat wel de beste kaart die we hebben. Verder heb ik gezegd: je kan je nooit helemaal bevrijden van allerlei verschillende opties, zeker niet in de bizarre tijd waar wij in leven. Natuurlijk moet je daarover nadenken, zelfs over de meest onwaarschijnlijke opties. Maar ik zou toch willen herhalen wat mijn Franse collega heeft gezegd. Hij heeft zelf gezegd: nationalisatie is nu niet aan de orde. Ik heb dat eerder herhaald, en ik herhaal dat hier weer.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dat begrijp ik helemaal, maar het is maar een van de vele scenario's. Als ik de Minister goed hoor, dan heeft zijn voornaamste grief betrekking op de overweging dat de intensieve samenwerking met Air France kan blijven bestaan, maar dan op vrijwillige basis. Ik stel voor dat ik die overweging eruit haal. Dan hebben we een scenario dat in ieder geval in zijn visie past. Dan is het gewoon een normaal scenario dat meegenomen kan worden.

Minister **Hoekstra**:

Nee, want dan beland ik nog steeds bij hetzelfde poortje waar ik net voor stond bij de heer Van Dijk.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij was er nog één vraag blijven liggen van de heer Van Raan, de zogenaamde banenvraag, die ik daarstraks niet goed verstond. De vraag was of ik kan garanderen dat er geen banen dubbel worden geteld in de cijfers over de werkgelegenheid. Ik kan u verzekeren dat we dat niet doen. Voor mij zijn de cijfers van Decisio leidend. Ik heb daar in januari ook al een brief over naar de Kamer gestuurd. Dan hebben we het over 114.000 banen. Dat is wat mij betreft een gedegen onderzoek met accurate informatie. Maar ik zal u binnenkort informeren over de verschillen tussen dat onderzoek van Decisio en allerlei andere onderzoeken waarin veel hogere werkgelegenheids cijfers staan vermeld, om de verschillen in kaart te brengen. De commissie voor I&W heeft daar ook om gevraagd. Dat komt dus in de richting van de commissie voor I&W.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat doet me deugd. Dat betekent dus dat de Minister van IenW afstand neemt van dat cijfer van 370.000 en naar een ander cijfer gaat, namelijk die 114.000. Begrijp ik dat zo goed?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ga voor u in kaart brengen wat er in die andere onderzoeken allemaal precies meegeteld wordt. Je kunt daar namelijk heel ver in gaan, vooral in indirecte werkgelegenheid. Wat ik heb genoemd, ook al eerder, zijn de 30.000 banen bij KLM. Daar komt nog een flink aantal banen bij van grondafhandelaren enzovoort, die daar direct mee samenhangen. Dan kom je op het getal van 114.000. Maar ik zal in beeld brengen wat het verschil is en welk soort banen in die andere onderzoeken ook meegeteld worden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Daar ben ik ontzettend blij mee, maar de vraag ging natuurlijk over het onderzoek dat 370.000 banen noemt. Daaruit wordt veel geciteerd, door KLM, door VNO-NCW, door Schiphol. Van dat specifieke onderzoek, waarin die 370.000 banen staan – mijn vraag was: kan de Minister garanderen dat daar geen dubbeltellingen in zitten? – zegt de Minister dus: «Daar ga ik niet op in. Ik ga uit van een ander rapport, namelijk dat met die 114.000, en ik kom terug bij de commissie met een nadere duiding van die cijfers.» Heb ik het zo goed begrepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, ik ga de verschillen voor de commissie in kaart brengen en ik ga natuurlijk niet garant staan voor het feit dat er al dan niet dubbeltellingen zitten in een onderzoek dat ik zelf niet als leidend beschouw. We gaan de verschillen voor u in kaart brengen.

Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 12 is van de hand van de heer Nijboer. Hij verzoekt het kabinet om een forse reductie van de uitstoot van ultrafijnstof overeen te komen als onderdeel van de afspraken over de steunverlening. Die motie wil ik ontraden, want Schiphol heeft al een plan van aanpak voor ultrafijnstof. Dat is gemaakt voor de hele luchthaven. Om dan specifieke eisen alleen voor KLM op te nemen in het steunpakket, vind ik eigenlijk niet gepast. We zijn er dus zeker mee aan de slag, maar om dat nu aan één bedrijf op te leggen vind ik te ver gaan.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 15. We hebben al aangegeven dat we KLM steunen vanwege het grote publieke belang. Het is logisch dat er ook voorwaarden worden gesteld aan hoe KLM daar invulling aan geeft.

Uiteraard richten we ons op het verdienvermogen van de onderneming, maar daarbij zij wel aangetekend dat hinderbeperking en duurzaamheid ook voor de toekomst essentieel zijn, want zonder dat is er ook geen groei mogelijk op Schiphol. Daar heb ik u in juli een brief over gestuurd: eerst minder hinder, zodat er eventuele groei kan worden verdiend. Met die uitleg kan ik de motie oordeel Kamer geven, maar wel met die uitleg.

De motie op stuk nr. 17 wil ik ontraden, want klimaatdoelen regelen we generiek, voor alle luchtvaartmaatschappijen. Daar maken we afspraken voor. Dat hebben we ook al gedaan in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. Ik vind het dus niet verstandig om dit specifiek alleen voor KLM te doen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

En als ik er net zoals in Frankrijk CO₂-doelstellingen van zou maken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan vind ik nog steeds dat we dat niet alleen bij KLM moeten doen. Ik wil daar nu nog even niet op vooruitlopen. Ik stel voor dat u ook even afwacht wat we daarover opbrengen in de Luchtvaartnota.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dit betekent dus dat u een andere positie inneemt dan Minister Le Maire in Frankrijk, omdat die wel concrete CO₂-doelstellingen aan Air France heeft opgelegd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik wil dit graag breed voor de hele luchthaven doen. Volgens mij komt het echt wel goed met die ambitie. Ik verzoek u om deze motie nog even aan te houden totdat we het bredere pakket hebben of totdat u de Luchtvaartnota hebt, want daarin kunt u van alles aantreffen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Is uw advies dan om de motie aan te passen met CO₂ en aan te houden of blijft uw oordeel ontraden? Want ik wil de motie best aanpassen en nog even aanhouden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de basis zou ik zeggen dat we het voor de hele luchthaven en voor alle airlines tegelijk doen en dat we dit nu niet specifiek aan KLM koppelen.

De voorzitter:

Voor de vierde keer, meneer Snels. En als u praat, dan wel met de microfoon aan!

De heer Snels (GroenLinks):

Sorry, maar de politieke conclusie is dan dat de Nederlandse regering in tegenstelling tot Frankrijk in dit steunpakket geen CO₂-doelstellingen specifiek aan KLM wil opleggen. Dat vind ik wel opmerkelijk nieuws.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die conclusie kunt u absoluut niet trekken, want wij kunnen straks wel degelijk voorwaarden afspreken met KLM die we dan meteen voor alle airlines van toepassing verklaren. U moet dus gewoon nog even geduld hebben.

De voorzitter:

De Minister gaat verder. O nee, wacht even, neemt u mij niet kwalijk: de heer Van Raan nog even over deze motie.

De heer Van Raan (PvdD):

Het spijt me, voorzitter, maar dank voor de gelegenheid. De Minister spreekt zichzelf wel tegen. In haar eerste termijn heeft ze namelijk gezegd dat ze minimaal dezelfde eisen gaat stellen als de Franse collega's aan Air France op het gebied van CO₂. Dus een van die twee klopt niet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik val in herhaling. Je gaat de eisen iets breder dan alleen voor KLM vaststellen, maar je kunt die nog steeds op hetzelfde niveau neer laten komen. Ik vind dat je dit niet specifiek alleen voor KLM moet doen. Ik ben voor een generiek luchtvaartbeleid: voor alle airlines en luchthavens hetzelfde.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 18. KLM rapporteert al over CO₂ in haar jaarverslag. Dat geldt overigens voor alle intra-EU-vluchten van alle maatschappijen onder het EU ETS. In het actieplan AirRail dat ik al heb vermeld, zullen ook maatregelen worden uitgewerkt om de trein aantrekkelijker te maken, zodat je minder kortereafstandsvluchten hoeft te hebben. Mijn plannen met betrekking tot bijmenging heb ik begin maart met de Kamer gedeeld. De KLM heeft zich gelukkig verbonden aan de biokerosinefabriek in Groningen. Ik vind het heel belangrijk dat KLM zich aan deze ontwikkelingen blijft committeren. Op basis van hetgeen ik net ook weer heb vermeld kan ik in dit geval dus ook oordeel Kamer geven. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 19. Deze motie gaat eigenlijk over algemeen luchtvaartbeleid. Ik zou willen voorstellen deze motie aan te houden, omdat ik goede hoop heb dat u zeer binnenkort de Luchtvaartnota ontvangt. Aan de hand daarvan kunt u dit soort zaken beoordelen. Het verzoek is dus om deze motie aan te houden.

De heer **Sneller** (D66):
Ik ga daarover overleggen, voorzitter.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

In het geval deze motie niet wordt aangehouden wil ik haar ontraden, want daarin wordt gesproken over het opschorten van de toekenning van gratis EU ETS-rechten. Dat kan echt niet. We kunnen ze wel afbouwen, maar opschorten behoort niet tot de mogelijkheden. In dat geval ontraad ik haar dus.

Dan kom ik bij de moties op stukken nrs. 22 en 23. Ik zal maar gelijk tegen de heer Van Raan zeggen dat ik die allebei wil ontraden. Zij zijn ontijdig. Ik vind dat dit echt in een luchtvaartdebat thuishoort, over de Luchtvaartnota, en niet in dit debat over specifiek de ondersteuning van KLM.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik moet toegeven dat er toch weer een wereld van verschil zit tussen de Minister en mijzelf. Aan de ene kant zegt zij over een specifieke motie over KLM: nee, dat doen we niet, want ik wil dat graag per sector hebben. Tegelijkertijd zegt de Minister: we gaan in de onderhandeling niet minder doen dan Frankrijk doet. Nou, dit is voor de hele sector in de onderhandeling. En dan zegt zij: houd de motie aan. Ik begrijp daar helemaal niks van.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, volgens mij is het zo klaar als een klontje. Dit debat gaat over KLM, het steunpakket. Daar hoort dit hele brede luchtvaartverhaal niet in thuis. Daar ben ik heel ambitieus in, maar dat doen wij bij de Luchtvaartnota. Ik verzoek u dus gewoon om deze moties even aan te houden tot u die Luchtvaartnota heeft. En mijn inzet is om dat niet lang meer te laten duren.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26.

De heer **Van Raan** (PvdD):

And never the twain shall meet, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik ben trouwens wel benieuwd hoe die debatten gaan in de commissie voor I&W, maar dat terzijde.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

O, die zijn altijd reuzeleuk.

Dan de motie op stuk nr. 26. Die ga ik ontraden. Dat zal de heer Van Raan niet verbazen. Om nou geen steun aan KLM te geven omdat zij iets met de vee-industrie te maken heeft ... Ik denk dat het duidelijk is dat we dat niet gaan steunen.

Dan ten slotte de motie op stuk nr. 28 van de heer Van Otterloo. Die wil ik ontraden, omdat het eigenlijk gaat om bestaande inzet, conform de inzet in het regeerakkoord voor een Europese belasting op luchtvaart. Het raakt juridisch ook aan het Verdrag van Chicago. Ik heb u al gemeld dat we iemand vanuit Nederland daar in die board hebben. Daar proberen we dat dus ook aan te kaarten. Ik neem het u niet kwalijk, want u bent geen luchtvaartwoordvoerder, maar we hebben daar in de commissie al uitgebreid over gesproken. Daar is de Nederlandse inzet op dit vlak echt bekend. We bezien dat in samenhang met CORSIA en EU ETS. We zijn daar medestanders voor aan het organiseren. Daar zijn we al geruime tijd mee bezig, overigens ook in goede harmonie met Eurocommissaris Timmermans.

De **voorzitter**:

Hoewel u geen luchtvaartwoordvoerder bent: de heer Van Otterloo.

De heer **Van Otterloo** (50PLUS):

Ik ben geen luchtvaartwoordvoerder, maar ik heb inmiddels enige ervaring met turbulentie. Wat dat betreft vind ik dat ik wel iets mag zeggen. Dit gaat even over iets structureels. Dit is een ondersteuning voor de activiteiten die daar zijn. Het is het aanbieden van een extra optie. Dus ik begrijp het verhaal niet goed. Er wordt gezegd dat we daar nu iemand in de board hebben. Waarom kan dit dan niet de boodschap zijn die degene in de board meekrijgt?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan sluit ik me toch aan bij wat de heer Sneller op dit punt eerder al heeft aangegeven. Ik zie niet wat het toevoegt. Het is al onze huidige inzet. En als iets overbodig is, ontraden we het.

De **voorzitter**:

Dan komen we aan het einde van dit notaoverleg. Graag dank ik de ministers en hun ambtenaren voor hun aanwezigheid en de beantwoording van de vragen. De stemmingen over de moties zijn morgenavond aan het einde van het coronadebat.

Tot slot, de heer Ronnes heeft vandaag zijn laatste Kamervergadering, want hij wordt gedeputeerde in het, zoals hij zelf zegt, mooie Brabant. Namens de commissie wil ik u daarmee feliciteren en succes wensen.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:

Daarmee eindigen we deze vergadering.

Sluiting 16.07 uur.