

2

Vragenuur: Vragen Nijboer

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Nijboer aan de minister van Financiën over de **ontstane situatie bij KLM**.

De voorzitter:

We beginnen met de vraag van de heer Nijboer aan de minister van Financiën over de ontstane situatie bij KLM. Het woord is aan de heer Nijboer namens de Partij van de Arbeid.



De heer **Nijboer** (PvdA):

Voorzitter. De toekomst van KLM staat op het spel en daarmee vele duizenden, vele tienduizenden banen. En dat zijn niet alleen de banen van de piloten, maar vooral ook de banen van de mensen die bagage afhandelen, de mensen die in de cockpit werken en de mensen die de catering verzorgen. Al die gezinnen maken zich zorgen. De piloten-vakbond, de vakbond met de leden die de hoogste salarissen hebben, is de enige die niet heeft ingestemd met de voorwaarden die zijn gesteld aan de staatssteun. Die piloten lijken de weg volledig kwijt. Ik roep hen ook op om op hun schreden terug te keren en achter de gehele KLM en het personeel te gaan staan. Want dit gaat niet goed zo. Ook met dit steunpakket alleen is KLM niet gered. Technisch is KLM op dit moment failliet. Er zal nog meer moeten gebeuren en met de houding van de piloten, die alleen denken aan de eigen voordeeltjes, aan de eigen topsalarissen en die het brede maatschappelijke belang uit het oog zijn verloren, komen we er niet.

Ik vraag de minister hoe hij ervoor gaat zorgen dat er alsnog een akkoord komt. Wanneer is de uiterlijke deadline waarop het akkoord er moet liggen? Die van afgelopen zaterdag is al verstreken. Hoe gaat hij eraan bijdragen dat ook de sfeer binnen KLM niet nog verder verslechtert? Want de tragische beelden van briefjes van collega's met "ik zie je bij het UWV" moet je als land en als bedrijf niet willen zien.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de minister van Financiën.



Minister **Hoekstra:**

Voorzitter, dank. Dank ook aan de heer Nijboer voor zijn vragen, die denk ik allemaal de richting ingaan die velen van ons ingaan met onze gedachten over dit onderwerp. Laat ik beginnen met nog eens te onderstrepen dat de KLM en de hele luchtvaart zich in een existentiële crisis bevinden. Dat betekent echt, hoe moeilijk ook, dat alle betrokkenen een verantwoordelijkheid moeten nemen om te zorgen dat we het beste ervan maken in de wetenschap dat de toekomst zeer onzeker is. Ik zou ook een streep willen zetten onder wat de heer Nijboer net zei, namelijk dat het niet op voorhand te zeggen is dat alleen maar dit steunpakket afdoende is.

Wat ik goed nieuws vind, is dat de KLM-directie zich hieraan heeft gecommitteerd en dat inmiddels zeven van de acht bonden ook expliciet hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Ik zeg het in iets andere bewoordingen dan de heer Nijboer, maar ik deel wel zijn verbazing dat één vakbond heeft gemeend dit niet te kunnen ondertekenen en het is waar dat dat de vakbond is die degenen met binnen de onderneming de hoogste salarissen vertegenwoordigt. De heer Nijboer vroeg hoe lang dit nog gaat duren. Ik vind het ingewikkeld om dat te zeggen. Ik vind het ook niet opportuun om de laatste stand van de gesprekken achter de schermen die plaatsvinden tussen de onderneming en deze vakbond hier nu en plein public te delen. Het is wel zo dat de onderneming duidelijk heeft gemaakt en dat ik eerder heb gezegd dat dit pakket niet onderhandelbaar is en dat dat niet redelijk zou zijn, ook niet naar die zeven bonden die al hebben getekend. Die hebben hun verantwoordelijkheid genomen en die vertegenwoordigen allemaal mensen, precies de mensen die de heer Nijboer beschrijft, die onzeker zijn over hun baan, die onzeker zijn over de toekomst van de onderneming en die over het algemeen heel normale salarissen verdienen, modaal, onder modaal of iets boven modaal.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik heb ook de vraag aan de minister hoe het zover heeft kunnen komen, want het was duidelijk wat de voorwaarden voor staatssteun waren. Die waren duidelijk voor de minister, de Kamer en de KLM-directie. Hoe kan het dan dat het op het laatste moment zo is geëscaleerd? Had de minister die spanning in het bedrijf, die nu overal voelbaar is, net zoals die ook in de samenleving voelbaar is, niet eerder kunnen voorkomen?

Voorzitter. Dan mijn tweede vraag: hoe gaat het met de verhouding met de Fransen? Het is een publiek geheim dat ze regelmatig op voet van oorlog met elkaar staan en zo kan dit Frans-Nederlandse bedrijf niet een heel moeilijke toekomst tegemoet gaan. Wat doet de minister eraan om die strijd tussen Nederland en Frankrijk weer een beetje in normale verhoudingen te krijgen, zodat het bedrijf weer vooruit kan en de werkgelegenheid behouden blijft?

Minister **Hoekstra:**

Wat betreft die eerste vraag: ik denk dat het helder is, ook voor de Kamer, dat er door het kabinet bij herhaling is aangegeven, ook publiekelijk, dat de lengte waarvoor de lening geldt ook de lengte moet zijn waar de afspraken voor gelden, niet meer en niet minder. In het niet erg waarschijnlijke maar ook niet onmogelijke scenario waarin het allemaal heel snel weer beter gaat en KLM in staat zou zijn om die leningen eerder terug te betalen, is men natuurlijk ook weer af van de afspraken met de politiek. Dat is de ene kant. De andere kant is dat je wel wil dat ze het volhouden voor de lengte van die leningen. Dat is expliciet aangegeven. Ik heb eerder gezegd — maar dat is misschien wat laat gekomen — dat ik hoop dat iedereen zich realiseert in wat voor existentiële crisis de luchtvaart en deze onderneming zich bevinden. Er staan heel erg veel vliegtuigen aan de grond. Je ziet dat er dramatische ingrepen plaatsvinden bij vrijwel elke luchtvaartmaatschappij in Europa en daarbuiten. Er wordt zeer fors salaris ingeleverd, ook door piloten, op allerlei plekken in Europa. Deze onderneming, KLM, zal ten minste haar fair share moeten doen om te kunnen overleven

en om straks ook de concurrentie aan te kunnen. Dat ten aanzien van de eerste vraag van de heer Nijboer.

Wat betreft de samenwerking met het Franse deel van de onderneming: laat ik nog eens vooropstellen dat we als kabinet heel nauw optrekken met de Franse overheid. Het is waar dat beide onderdelen van de onderneming zeer hebben geprofiteerd van deze combinatie, maar het is ook een huwelijk dat niet altijd over rozen is gegaan. Daar is veel meer over te zeggen, maar dat speelt eerlijk gezegd niet in deze kwestie. Dat speelt mogelijk wel een rol als we straks een eventuele vraag moeten bespreken ten aanzien van het storten van kapitaal in de holding Air France-KLM, maar dat is echt een separate afweging, die we ook dan weer met meeweging van alle belangen moeten nemen. Volgens mij moeten we dat niet ook nog eens vermengen met de discussie die we nu hebben, want die is al ingewikkeld genoeg.

De heer Nijboer (PvdA):

Maar dat heeft natuurlijk wel met elkaar te maken. Dit gaat over het steunpakket van 3,4 miljard euro. Aan die voorwaarden zullen de piloten, zal KLM, moeten voldoen, maar het is weggegooid geld als KLM vervolgens failliet gaat. Er zal nog meer geld bij moeten, in een levensvatbare luchtvaartmaatschappij. KLM en Air France zullen samen door moeten gaan. Als er sprake is van enorme ruzie ... De minister zegt dat het een huwelijk is dat niet altijd over rozen gaat, maar het is gewoon een huwelijkse strijd. De borden vliegen je om de oren en dat is natuurlijk wel een groot probleem, want dan is het weggegooid geld. Dus hoe voorkomt de minister dat dit steunpakket uiteindelijk wordt verleend en we straks bij een nieuwe aanvraag met dezelfde problemen en misschien nog hoger oplopende ruzies eindigen?

Minister Hoekstra:

Eén ding is glashelder en daar heb ik ook nooit een geheim van gemaakt: er zit zo veel onzekerheid in het bredere coronadossier en er zit zo veel onzekerheid in het luchtvaartdossier dat ik niet zou durven zeggen dat het hiermee klaar is. Ik zou zelfs niet durven zeggen dat als het zo zou zijn — en dat is een enorme "als" — dat de Nederlandse overheid later dit jaar of begin volgend jaar bereid zou zijn om kapitaal te investeren, daarmee de kous af is. Er zijn ook scenario's denkbaar — zie ook hoe de prognoses in de afgelopen maanden weer zijn verslechterd — dat de luchtvaart voor een nog langere periode in heel ingewikkeld vaarwater blijft. Dus degene die zegt "dit is het einde van het liedje, nu weten we zeker dat er geen vraag of steun meer komt", zal mogelijk bedrogen uitkomen.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Nijboer (PvdA):

Dat laatste is zeker zo, want ik denk dat we er met alleen dit pakket niet komen. Mijn vraag was: hoe zorgt de minister ervoor dat de verhoudingen goed blijven? Die zijn uit de hand gelopen met de aankoop van de aandelen KLM, die zijn op dit moment totaal uit de hand gelopen en die dreigen weer uit de hand te lopen. De minister heeft ook een

opdracht om ervoor te zorgen dat dat goed komt, want anders gaat dat bedrijf aan ruzie ten onder.

Minister Hoekstra:

Om even in de huwelijkse termen te blijven, die de heer Nijboer mij hier aanreikt: er was natuurlijk al langer sprake van enige frictie. Sterker nog, mijn waarneming is dat in de periode en de jaren voor die aandelenaankoop het chagrijn bij vlagen juist groter was dan in de afgelopen periode. Wel zie je dat een crisis zoals de coronacrisis een katalysator is, ook binnen dit bedrijf, voor veel van de problemen die er natuurlijk al waren. Ik ben het eens met de heer Nijboer dat ik me om allerlei goede redenen aangesproken voel om een bijdrage te leveren aan een oplossing, maar daar is veel meer over te zeggen, ook in de beslotenheid van de gesprekken die ik daar eerder met de Kamer over gehad heb. Dus ik zou daar nu verder niet over willen uitweiden.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Nijboer. Dan heb ik de heer Van der Linde, de heer Van Otterloo, de heer Alkaya, de heer Van Raan, de heer Azarkan, de heer Tony van Dijk en de heer Sneller. Als eerste geef ik het woord aan de heer Van der Linde van de VVD. Hij heeft 30 seconden, een halve minuut, voor aanvullende vragen.

De heer Van der Linde (VVD):

80% van een topsalaris lijkt mij beter dan 100% van een WW-uitkering. Als ik verkeersvlieger was, zou ik mij ernstig zorgen maken over de schade die nu wordt aangericht: aan KLM, aan de reputatie van alle vliegers. Ik heb een concrete vraag aan de minister. De bonden zeggen, in ieder geval de VNV, dat de term sheet en het contract dat de Staat met KLM heeft, geheim zijn gehouden. Is dat waar? En zo ja, hoe kunnen de bonden inzage krijgen?

Minister Hoekstra:

Dat eerste, de opvatting van de VVD, zou ik ten volste willen onderschrijven. Dat is natuurlijk precies de situatie waarin we zitten. Dank daarvoor aan de heer Van der Linde, want dat is het kabinet zeer met hem eens. Ten aanzien van die zogenaamde term sheet: dat zijn de spelregels, de afspraken, het contract, zoals het kabinet die heeft gemaakt met de KLM-directie. Vanzelfsprekend zijn dat soort afspraken bedrijfsvertrouwelijk, omdat ze koers- en concurrentiegevoelig zijn. Ik denk dat het heel verstandig is dat we het op die manier hebben afgesproken. Maar tegen de vakbonden is wel gezegd: wanneer de partijen daar behoefte aan hebben, dan ligt die zogenaamde term sheet, die bundel aan afspraken, ter inzage. Als ik goed geïnformeerd ben — maar ik moet een kleine slag om de arm houden, want ik weet niet precies wat elke bond heeft gedaan — hebben de piloten gezegd: wij willen die zogenaamde term sheet niet inzien. Die mogelijkheid bestond, mijn waarneming is dat die mogelijkheid nog steeds bestaat, en daar kan men dan ook gebruik van maken. Overigens is het scharnierpunt in deze discussie al veel langer bekend. Dat betreft de vraag: hoelang loopt het commitment?

De voorzitter:

De heer Van Otterloo namens 50PLUS.

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

Wij hebben een aantal maanden geleden al gesproken over de reddingsoperatie. Het duurt en het duurt voordat er tot overeenstemming wordt gekomen. Mijn vraag is of deze vertraging tot overeenstemming ook nog leidt tot een verhoging van de kosten van de reddingsoperatie op dit moment.

Minister **Hoekstra**:

Ook hier ben ik het weer met de spreker eens: de heer Van Otterloo heeft natuurlijk gelijk als hij zegt dat het duurt en duurt. En laat ik het voorzichtig formuleren: dat is ten minste ongemakkelijk. Ik heb ook met verbazing geconstateerd dat met name één bond toch de keuze heeft gemaakt om, laat ik het voorzichtig formuleren, langer de tijd te nemen om zich met deze realiteit te verenigen. Dat is allemaal in de context dat, toen wij die lening afspraken, de vooruitzichten van de luchtvaart beter waren dan ze vandaag de dag zijn. Ik denk dus niet dat de situatie verslechtert door specifiek dit uitstel en de vertraging die we in de afgelopen dagen hebben opgelopen. Ik denk wel dat je geen groot voorspeller hoeft te zijn om te zien dat de toekomst gewoon door wat er extern gebeurt, moeilijker in plaats van makkelijker is geworden.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de heer Alkaya namens de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is volledig evident dat de piloten als een van de meest verdienende groepen binnen KLM ook moeten inleveren en net zolang moeten inleveren als de andere medewerkers. Dat spreekt voor zich. Maar wat een puinhoop! Had deze impasse niet voorkomen moeten worden door de minister? Ja, hij had die kunnen voorkomen door de vakbonden van tevoren te betrekken en niet pas achteraf, door niet eerst een afspraak met de werkgever te maken en daarna pas de werknemers bij het gesprek te betrekken. Mijn vraag aan de minister is: heeft hij daar nou spijt van? Zou hij dat nu, achteraf gezien, anders doen?

Minister **Hoekstra**:

Nee. Het gaat om een heel principieel punt, namelijk: met wie maak je als kabinet afspraken? Dat doe je met degenen die de onderneming statutair vertegenwoordigen. En dat is de raad van bestuur. Vanzelfsprekend is er dan ook contact met de raad van commissarissen. Ik ben het dus zeer eens met degenen die zeggen dat de cao-onderhandelingen iets voor de sociale partners zijn. Daar bestaat ook geen enkel misverstand over. De exacte invulling is daarom ook aan de directie, in overleg met de ondernemingsraad en de bonden, maar het contact van het kabinet met de onderneming moet met de raad van bestuur, met het statutaire bestuur van de onderneming, plaatsvinden.

De **voorzitter**:

Dan de tweede vraag van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Volgens mij zouden de minister en het kabinet er goed aan doen om te erkennen dat ook de bonden gesprekspartners van de regering moeten zijn. Als je zulke ingrijpende beslissingen neemt voor een bedrijf, moet je ook de werknemers respecteren. Om dit soort situaties te voorkomen, moet je hen vooraf betrekken en niet pas achteraf. Dan mijn tweede vraag aan de minister. Wanneer komt het moment dat de puinhoop zo groot is dat het niet meer te controleren is en dat de Staat als aandeelhouder zegt: KLM is zo belangrijk voor ons dat het niet failliet mag gaan; we moeten dat bedrijf dus gewoon nationaliseren en er een publiek bedrijf van maken, zodat niet alleen de kosten voor de samenleving zijn, maar ook de baten?

Minister **Hoekstra**:

Ik wil allebei die punten toch even uit elkaar trekken. Laat ik beginnen met dat eerste punt. De conclusie daarvan zou zijn dat je de rol van een raad van bestuur daarmee volstrekt overbodig maakt. Je zou die dan passeren en je zou dan op hun stoel gaan zitten. Als ik tegemoet zou komen aan wat de heer Alkaya wil, dan ga ik vervolgens precies datzelfde verwijt van hem en van een brede Kamermeerderheid krijgen, namelijk dat ik op de stoel van de directie ga zitten, en dat probeer ik nou juist te voorkomen. Het is echt niet verstandig om dat te doen.

Dan het tweede punt: het punt van de nationalisatie, hoe nu verder en hoe groot wordt de ellende? Het is evident dat KLM zich in een hele lastige situatie bevindt. Ik heb net in antwoord op de vragen van de heer Nijboer gezegd dat ik met hem deel dat het maar zeer de vraag is of je er hiermee vanaf bent. Je bent afhankelijk van goed weer als je wilt geloven dat je er hiermee vanaf bent. Maar er is niet een precies punt in de tijd aan te geven waarop je eventueel een volgende stap moet zetten. Ik kan wel de garantie geven dat dit dossier nog lange tijd bij ons zal blijven.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

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

Ik borduur daar even op voort. De minister zei terecht dat de luchtvaart zich in een existentiële crisis bevindt. Ik heb twee vragen daarover aan de minister. In hoeverre houdt hij in dit dossier, dat nu vast lijkt te lopen, nog rekening met de krimp van de luchtvaart die noodzakelijk is om de klimaatcrisis te lijf te gaan? Dat is één. Twee: wat is in de huidige stand van zaken nou precies het terugverdienmodel zonder te vervallen in de Ryanisering van de luchtvaart met steeds die race naar de bodem?

Minister **Hoekstra**:

Er is natuurlijk één kardinaal verschil van inzicht tussen de fractie van de heer Van Raan en het kabinet, en dat is dat het kabinet van mening was, is en blijft dat de vitale rol die Schiphol speelt voor onze kleine maar zeer open economie van fundamenteel belang was en dat hopelijk in de toekomst ook weer zal zijn. Het ligt dan ook het meest voor de hand — het is geen 100% causaliteit, maar het ligt het meest voor de hand — dat KLM als main carrier op Schiphol die rol blijft vervullen die zij in het verleden ook vervuld heeft.

Ik denk dat het écht ontzettend belangrijk is om dat tafelzilver, als het mogelijk is, overeind te houden. Dat neemt niet weg dat we te maken hebben met zulke dramatisch verschuivende panelen dat we ons ook zullen moeten afvragen of die situatie inderdaad terugkomt, met wat voor snelheid en wat dat in de tussentijd betekent.

Over het onderwerp klimaat hebben we natuurlijk vaker met elkaar van gedachten gewisseld. Het grote belang van het bestrijden van de klimaatcrisis staat voor het kabinet echt als een paal boven water. Dat is precies de reden waarom wij stappen hebben gezet juist in de zogenaamde term sheet, juist in die afspraken, om deze crisis te benutten om wat extra's te vragen. Ik denk dat er verschil van inzicht is. Het kabinet is van mening dat we op dat vlak echt substantiële stappen zetten, maar de heer Van Raan vindt dat er nog meer zou moeten gebeuren. Dat kan ik vandaag in dit debat niet oplossen.

De voorzitter:

De heer Azarkan namens DENK.

De heer Azarkan (DENK):

Onverantwoord! Het is ook een middelvinger naar de belastingbetaler die via de minister 3,4 miljard wil bijdragen aan de collega's. Ik denk dus dat de piloten echt iets uit te leggen hebben. De minister zei dat hij verbaasd en ook verrast was dat er niet getekend werd. Maar hij zegt ook dat hij zaken doet via de raad van bestuur. Waarom was de minister verbaasd?

Minister Hoekstra:

Ook hier weer ben ik het, in iets andere bewoordingen, eens met de opvattingen van de DENK-fractie die zo-even geuit werden. Waarom ben ik verbaasd? Ik denk dat de argeloze krantenlezer in de afgelopen weken niet te zeggen maanden tot de conclusie gekomen zal zijn dat de luchtvaart zich echt in heel erg lastig vaarwater bevindt. KLM in het bijzonder bevindt zich in een heel netelige situatie. Hoe lastig dat ook is — dat realiseer ik me terdege — voor alle medewerkers en betrokkenen, toch is het onvermijdelijk dat we met elkaar de bakens weten te verzetten. Je hebt dan de keuze uit vele kwaden: grootschalig ontslag, salaris inleveren, faillissement en nog een paar van dat soort zaken die allemaal zeer onaangenaam zijn. De KLM-directie heeft, zo goed en zo kwaad als dat kan, geprobeerd om in overleg met de overheid door deze crisis of deze fase van de crisis heen te navigeren. Daar is dit uit gekomen. Mijn verbazing slaat op het feit dat ik graag had gezien dat met name één bond eerder tot het inzicht was gekomen dat dit ook het verzetten van de bakens voor deze specifieke bond betekent. Maar ik wil ook nog een keer onderstrepen dat ik het écht goed nieuws vind dat de zeven andere bonden — vijf in eerste instantie en twee in tweede instantie — gewoon hun volle verantwoordelijkheid hebben genomen, want zij zien wat er aan de hand is. Daar is goed zaken mee te doen.

De voorzitter:

Tweede vraag, meneer Azarkan.

De heer Azarkan (DENK):

Houdt de minister rekening met het scenario dat de steun niet doorgaat?

Minister Hoekstra:

In een crisis als deze, die zo enorm is en die de samenleving zo volledig uit het lood slaat, liggen allerlei scenario's op tafel waar we een jaar geleden met geen mogelijkheid aan gedacht hebben. Dat is de ene kant. De andere kant — en daarmee ben ik terug bij mijn antwoord in de richting van de heer Van Raan — is dat we met elkaar hopen en proberen te werken aan de situatie die er uiteindelijk voor zorgt dat Schiphol weer de vitale rol, de hubfunctie, voor Nederland kan vervullen, die het ook in het verleden vervuld heeft.

De voorzitter:

Dan heb ik de heer Tony van Dijck — niet via deze microfoon maar via de middelste — en dan de heer Sneller, de heer Stoffer en ook de heer Snels. De heer Tony van Dijck, namens de PVV.

De heer Tony van Dijck (PVV):

Wat de bankiers waren in de vorige crisis, lijken in deze crisis de piloten te worden. Ik vraag me af hoeveel piloten gebruik hebben gemaakt van de NOW-regeling, want die gold ook voor KLM. Ik begrijp dat de minister in de eerste tranche al bijna 1 miljard heeft betaald aan KLM. Met andere woorden, er is al heel veel geld in KLM gestopt. Nu komt de tweede tranche er nog een keer aan en ik lees in alle kranten dat er nog een kapitaalinjectie in KLM en Air France moet komen.

Minister Hoekstra:

Ik weet niet precies wat de vraag was. Het waren drie verschillende stukken van het palet. Misschien reageer ik maar even op de NOW. De NOW-regeling is er voor bedrijven. Die is bedoeld om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen hun baan behouden. Dat is de hele opzet geweest van het kabinet in deze crisis. Ik heb eerder ook tegen uw Kamer gezegd, en ook in de media, dat KLM in die eerste fase op nummer 1 of zeer hoog in de top vijf stond van Nederlandse bedrijven die gebruik hebben gemaakt van die NOW-regeling. En dat is ook precies wat wringt bij mij, bij het kabinet, maar ook bij velen in de publieke opinie, denk ik, en ik meen ook bij uw Kamer. Het kabinet heeft aandelen gekocht in deze onderneming vanwege het vitale belang van Schiphol, maar daarmee indirect ook van KLM. Dat is een. Twee: deze onderneming heeft ruimschoots gebruikgemaakt van die regeling, die wordt opgebracht van het belastinggeld van alle Nederlanders. Drie: dit is het enige bedrijf waarvan de overheid heeft gezegd dat we bereid zijn een lening te verstrekken van ruim 3 miljard euro, omdat het belang zo groot is. Is het dan redelijk om namens de samenleving, namens de belastingbetaler, wat terug te vragen? Ja, dat is volstrekt redelijk.

De voorzitter:

Meneer Tony van Dijck, de tweede vraag.

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

Iedereen is het erover eens dat we KLM moeten helpen, maar de vraag is: waar houdt dit op? Ik heb al een motie van mijn hand, die in meerderheid is aangenomen, om te kijken of we KLM kunnen losweken van Air France. Want kennelijk staat er nog een miljardeninjectie op de rol om aan Air France te geven, en dan verdwijnt het in een zwart gat. Dus gaat de minister nu inderdaad ook kijken om KLM zelfstandig los te weken van Air France?

Minister **Hoekstra**:

Dit is een onderwerp dat we al vaker met elkaar besproken hebben. Ik blijf nog even in de huwelijkse terminologie van de heer Nijboer. Je hebt de smaak van het doorzetten van het huwelijk, je hebt de smaak van een latrelatie of je hebt — en dat is waar Van Dijk op doelt — een scheiding. In deze crisis, van dit formaat, moet je per definitie alle opties onderzoeken voor de langetermijntoekomst, zeker ook omdat — en daar heeft de heer Nijboer gelijk in — het niet altijd rozengeur en maneschijn was. Tegelijkertijd is mijn hypothese nu dat in een vorm doorgaan met deze relatie vermoedelijk het meest verstandig is. Is dat een statement voor de eeuwigheid? Nee, dat kan ik niet zeggen.

De **voorzitter**:

De heer Sneller namens D66.

De heer **Sneller** (D66):

Ik sluit me van harte aan bij alle oproepen richting de vakbonden om akkoord te gaan. Ik kan me alleen niet aan de indruk onttrekken dat een deel van de irritatie en onduidelijkheid ook zit in de vertrouwelijkheid van een aantal documenten. De minister zegt dat de afspraken die het kabinet met KLM heeft gemaakt voor de piloten ter inzage lagen. Kunnen die ook voor de Kamer ter inzage worden gelegd? En de plannen die de KLM heeft ingediend bij de minister op 1 oktober, hoe kunnen wij als Kamer daar inzage in krijgen? Ook omdat nu uit de brief van de minister blijkt dat dit eigenlijk het enige punt is dat nog openstaat, althans zo lijkt het. En ik krijg daar graag een bevestiging van en wil het graag kunnen beoordelen vanuit de Kamer.

Minister **Hoekstra**:

Dat laatste klopt. Er is één punt dat openstaat, maar dat is natuurlijk wel een kardinaal punt, namelijk: is deze laatste bond bereid zich te committeren aan de hele looptijd, en maakt die niet van de gelegenheid gebruik voor een heronderhandeling in 2022? Want dan is het grootste gedeelte van de lening echt nog niet terugbetaald. Dat is een. Twee: ik snap de vraag van de heer Sneller, maar we hebben natuurlijk ook weleens eerder met elkaar besproken dat we aan de ene kant de Kamer zeer vertrouwelijk over onderdelen van dit dossier bijpraten, maar dat we ook echt met de bedrijfsvertrouwelijkheid van een deel van die gegevens zitten. Dus ik zou willen voorstellen dat ik bij uw Kamer terugkom over: één, wat ik publiekelijk kan delen; twee, wat ik vertrouwelijk kan delen; en drie, wat ik niet kan delen. Volgens mij moet ik dat echt even uit elkaar trekken. Dat kan ik niet even à l'improviste doen; dat vind ik niet zorgvuldig.

De heer **Sneller** (D66):

Nee, maar omdat de minister ook zegt dat de piloten wel inzage konden hebben, lijkt het me redelijk dat ook de Kamer die inzage krijgt. Een van de dingen die bijvoorbeeld de afgelopen dagen rondgingen, was dat er een soort dankbaarheidsclausule moest worden ondertekend. Ik hoop dat de minister in ieder geval die indruk weg kan nemen, dat er in die afspraken die getekend moesten worden niet ook stond: wij zijn het kabinet dankbaar en erkentelijk voor die steun.

Minister **Hoekstra**:

Op dat eerste punt wil ik echt even schriftelijk terugkomen. Over dat tweede punt kan ik glashelder zijn: het kabinet, ik persoonlijk, verwacht op geen enkel moment van wie dan ook dankbaarheid. Niet zakelijk, en in deze functie overigens ook niet privé. Wat KLM heeft geprobeerd te doen, is tot uitdrukking brengen in het laatste stuk informatie dat dit weekend getekend moest worden, de erkentelijkheid richting het kabinet en richting de samenleving dat de samenleving bereid is om bij te springen. Maar ik heb daar onmiddellijk bij gezegd: dat had voor mij niet gehoeven. Ik zit echt niet te wachten op dankbaarheid. Ik sta hier voor het algemeen belang, wat betekent dat ik het belang van de belastingbetaler moet afwegen en het belang van de hubfunctie, en dat ik dat op een fatsoenlijke manier bij elkaar probeer te brengen. En of men daar wel of niet erkentelijk voor is, is echt niet iets wat ik ga vragen.

De **voorzitter**:

Dan heb ik de heer Stoffer, de heer Snels en de heer Amhaouch. De heer Stoffer namens de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

De SGP steunt de stevige lijn van minister Hoekstra; dat vooropgesteld. Ik hoop van harte dat dadelijk ook de piloten hun verantwoordelijkheid nemen en gaan staan achter datgene wat nu voorligt. Maar goed, stel nu eens dat dat niet gebeurt. Dan raken de piloten uiteraard zichzelf, heel veel andere medewerkers en de gezinnen die daarachter staan, maar ook onze Nederlandse economie. Want we steunen KLM omdat die van essentieel belang is voor onze Nederlandse economie en ook voor het herstel ervan. Stel nu eens dat de piloten het toch laten gaan en daarmee niet alleen zichzelf, maar ook de andere medewerkers en gezinnen en de Nederlandse economie raken, heeft de minister dan een plan B, met name ook voor het verdere herstel van onze Nederlandse economie, dat straks hopelijk weer komt?

Minister **Hoekstra**:

Dank voor de waardering van de heer Stoffer; daar ben ik hem zeer erkentelijk voor. Ik vraag niet om dankbaarheid, maar ik heb die wel voor de steun vanuit de Kamer. Dat meen ik oprecht. Wat natuurlijk weleens door mijn hoofd is gegaan, de afgelopen weken en maanden, is de vraag in welke onorthodoxere scenario's je dan terechtkomt. Maar zoals de kaarten nu liggen en in de wetenschap dat men in gesprek is — nadrukkelijk niet in onderhandeling maar in gesprek — vind ik het verstandig om dat traject nu zijn werk te laten doen en nu niet hier in de Kamer te speculeren over

die als-dans. Ik kan me die vraag heel goed voorstellen, maar het is niet dienstig aan het gesprek.

De voorzitter:

De heer Snels en dan de heer Amhaouch. De heer Snels namens GroenLinks.

De heer Snels (GroenLinks):

GroenLinks deelt de ergernis van de andere woordvoerders en de minister over de opstelling van de piloten, zeker omdat we weten dat ze niet alleen een topsalaris verdienen maar dat enkele tientallen van hen ook nog geneigd zijn om de belastingen in Nederland te ontwijken. Maar mijn vraag gaat over iets anders, over de motie die voor de zomer is ingediend en waarin wordt gevraagd om een bail-in. Niet alleen het personeel moet een bijdrage leveren aan de kostenvermindering, maar ook de brandstofleveranciers en de leasemaatschappijen. Daar lezen we in de kranten niks over. Betekent dat dat de minister net zo scherp is op de bijdrage aan de kostenvermindering en dat hij tevreden is over de bijdrage die de brandstofleveranciers en de leasemaatschappijen leveren?

Minister Hoekstra:

Dat is een ander onderdeel van de afspraken. Ik zeg er meteen bij dat dat niet het makkelijkste deel van de afspraken is. Ik heb dat ook steeds gezegd tegen de heer Snels en anderen die dat punt terecht naar voren hebben gebracht. Mijn voorstel is om dat punt mee te nemen in mijn reactie wanneer het traject is afgerond, omdat de Kamer niet alleen wil weten hoe het zit met dit onderdeel, maar ook wil weten hoe het op het punt van duurzaamheid is afgelopen. En dat geldt voor nog een aantal fundamentele bouwstukken of bouwblokken van de afspraken die we gemaakt hebben met de KLM-directie.

[geluid van een mobiele telefoon]

De voorzitter:

Mevrouw Sazias, kom eens hier met die telefoon.

Minister Hoekstra:

Voorzitter, dit is een ritueel dat ik nog niet eerder heb meegemaakt.

De voorzitter:

Nou moet hij wel op stil, anders moet ik weer ...

Minister Hoekstra:

Gelukkig gaat het niet zo in de ministerraad.

De voorzitter:

Het is goed, mevrouw Sazias. De heer Amhaouch namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Al voor de coronacrisis heeft deze minister zijn nek uitgestoken voor het belang van de 30.000 of meer dan 30.000 banen in de luchtvaart en op Schiphol. Volgens mij heeft de Kamer dat ook goed onderstreept. Ook nu staat de minister voor al die gezinnen en voor al die banen die ermee gemoeid zijn. Er is op dit moment maar één partij die nu kan zorgen voor een zachte landing, en dat zijn de piloten. Dat heb ik eerder ook gezegd. Ik ga ervan uit dat ook de piloten dadelijk de juiste kant van de lijn kiezen. Ik ben nog steeds optimistisch gestemd. Hoe krijgen we dan de geleidingen weer gesloten? Wat is dan de rol van de vakbonden? Wat is de rol van de KLM-bestuurders? En wat is de rol van deze minister, zodat we die banen ook in de toekomst blijven behouden?

Minister Hoekstra:

Dank voor de steun en ook voor de vraag. Dat is wel — ik hecht eraan dat nog een keer te benadrukken — in die wild ingewikkelde context waarin de onderneming zich hoe dan ook straks zal bevinden. Daarin is het echt geen rozengeur en maneschijn, want een deel van de problemen die we al hadden, blijven we hebben. Maar de marktomstandigheden zijn gewoon dramatisch verslechterd. De heer Amhaouch heeft natuurlijk gelijk: dan is het ontzettend belangrijk dat je ook intern de geleiden weer weet te sluiten. Daar waar dat behulpzaam is, zal ik dat doen. Maar nogmaals, ik ga niet op de stoel van de directie zitten. Ik denk dat het wel belangrijk is dat ook hierin alle betrokkenen weer hun verantwoordelijkheid nemen. Dat geldt natuurlijk niet in de laatste plaats voor degenen die het meest de tijd nodig hebben om tot het inzicht te komen dat dit de weg naar de toekomst is. Mag ik het zo formuleren, voorzitter?

De voorzitter:

Ja, dank u wel. Volgens mij zien we elkaar straks weer in een ander debat.

Ik mis de heer Peters namens het CDA ... Ja, daar is hij.