
Vergaderjaar 2023-2024

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

29 232 Air France – KLM

U¹ **VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG**

Vastgesteld 3 juni 2024

De vaste commissie voor Financiën² heeft op 9 april 2024 overleg gevoerd met de heer Van Weyenberg, minister van Financiën, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën voor het jaar 2022 (Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM) (36108);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 12 maart 2024 inzake Framework Agreement en juridische analyses KLM-steunpakket (36108 / 29232, letter S);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 5 april 2024 inzake invulling van de evaluatie van het steunpakket KLM (36108 / 29232, letter T);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 8 februari 2024 inzake uitspraak Gerecht EU inzake besluit Europese Commissie over steunpakket KLM-Air France (29232, nr. 64);**
- **de brief van de waarnemend griffier van de vaste commissie voor Financiën d.d. 30 januari 2024 inzake verslag van een schriftelijk overleg met de minister van Financiën over de reactie op brief voormalig staatsagent bij KLM (36108 / 29232, letter R);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 19 december 2023 inzake beantwoording Kamervragen over nalaten juridische vervolgstappen tegen KLM.**

¹ De letter U heeft alleen betrekking op 36 108.

² Samenstelling:

Kroon (BBB) (*ondervoorzitter*), Van Wijk (BBB), Heijnen (BBB), Griffioen (BBB), Martens (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Karimi (GroenLinks-PvdA), Van Gorp (GroenLinks-PvdA), Rosenmöller (GroenLinks-PvdA), Van Ballekom (VVD) (*voorzitter*), Geerdink (VVD), Vogels (VVD), Bovens (CDA), Bakker-Klein (CDA), Aerds (D66), Moonen (D66), Van Strien (PVV), Visseren-Hamakers (PvdD), Baumgarten (JA21), Van Apeldoorn (SP), Holterhues (CU), Van den Oetelaar (FVD), Schalk (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Ballekom

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Van Luijk

Voorzitter: Van Ballekom

Griffier: Van Luijk

Aanwezig zijn veertien leden der Kamer, te weten: Aerds, Van Apeldoorn, Van Ballekom, Baumgarten, Bovens, Crone, Griffioen, Hartog, Heijnen, Holterhues, Martens, Van den Oetelaar, Schalk en Visseren-Hamakers,

en de heer Van Weyenberg, minister van Financiën.

Aanvang 19.01 uur.

De **voorzitter**:

Ik open dit mondeling overleg. Sta mij toe om eerst de minister van Financiën welkom te heten in de Eerste Kamer. Excuses voor de wat verlate start. Normaal gesproken ben ik vijf minuten eerder om gasten te ontvangen, meneer Bovens. Zo ben ik opgevoed! Maar we hadden een gesprek met de Nationale ombudsman. Zoals gebruikelijk was de halve stad weer afgesloten, dus we moesten omrijden. Meneer Schalk.

De heer **Schalk** (SGP):

Voorzitter. Ik wil in ieder geval even melden dat ik helaas halverwege dit geplande gesprek weg moet. Dat is geen desinteresse. Ik vraag me af hoelang het besloten deel ongeveer gaat duren, of veel mensen daar behoefte aan hebben en hoelang het eerste deel duurt.

De **voorzitter**:

Dat is afhankelijk van de inbreng van de collega's, meneer Schalk. Wat mij betreft hoeft het al met al geen twee uur te duren. We zullen het zo snel mogelijk proberen af te ronden.

De heer **Schalk** (SGP):

Zijn er veel mensen die behoefte hebben aan het besloten deel?

De **voorzitter**:

Mag ik even rondkijken? Ik dacht dat in elk geval de heer Crone daar behoefte aan heeft, aangezien hij mij dat zelf heeft verteld. Mevrouw Visseren heeft er ook

behoefte aan. De heer Crone had zelfs de suggestie gedaan om te beginnen met het besloten gedeelte, maar ik weet niet of dat te doen gebruikelijk is. Dat is meestal andersom, hoor ik. Ik kijk even de bewindsman aan. Wat hebt u het liefst? Wij zijn als was in uw handen.

Minister Van Weyenberg:

Voorzitter, dank. Fijn hier te zijn. Dit vind ik echt heel ingewikkeld, want het hangt heel erg af van wat u mij wil vragen.

De voorzitter:

We beginnen dan met het openbare gedeelte. Als eerste geef ik de minister van Financiën het woord.

Minister Van Weyenberg:

Dank u wel. Misschien is het goed als ik een korte aftrap geef over waar wij nu staan. Om te beginnen hebben wij u heel recent, de afgelopen dagen, gemeld dat wij een bureau hebben om de evaluatie voor de zomer te doen: EY. Daarnaast hebben we, mede geïnspireerd door de opmerkingen van deze Kamer, een begeleidingscommissie met drie experts: een op de bedrijfsmatige kant, een op de luchtvaartkant en een op de publieke kant. Zo zorgen we ervoor dat er ook nog een voldoende kritische blik is naast het onafhankelijke en externe bureau dat dit doet. In alle eerlijkheid zijn dit voor mij, los van het terugkijken door mij en de discussie met de staatsagent, waar ik zo nog apart op inga, prio één, twee en drie. Er zijn hier lessen te trekken. Niet alle voorwaarden zijn door KLM nageleefd, namelijk vier van de zeven niet. Dat werd gedurende de rit duidelijk, deels pas in het jaar waarin de lening werd terugbetaald. Die lessen moeten we met elkaar trekken, voor deze casus, maar in het bijzonder ook voor toekomstige casus, mochten die ooit nog aan de orde zijn, ongeacht of dat bij een luchtvaartmaatschappij is of anderszins.

Daarmee is de evaluatie zeer breed opgezet. Waarom zijn keuzes gemaakt? Wat waren daar de goede punten van? Ik wil er toch bij zeggen dat dit steunpakket onder ongekende druk tot stand is gekomen. Ik vind dat ik daarmee recht moet doen aan mijn voorganger die dit heeft afgesproken, in een tijd waarin er, in alle eerlijkheid gezegd, natuurlijk geen tijd was voor uitgebreide contemplaties. Ik vind dat fair. Welke lessen zijn er nu wat betreft de vormgeving, de voorwaarden, de monitoring van die voorwaarden en de handhaving op het nakomen van die voorwaarden? Daarbij willen wij dat er heel breed kan worden gesproken over de

ervaringen van KLM, van het ministerie en niet in de laatste plaats ook van de staatsagent. Het is natuurlijk een frustrerende situatie dat vier van die zeven voorwaarden niet of in ieder geval niet helemaal zijn nagekomen. Dat is niet wat je wil als je dit soort afspraken maakt. Daar komt ook een hele discussie achter vandaan of dat deels buiten de macht van KLM was. Je zou kunnen zeggen dat het hoofddoel was om te zorgen dat het bedrijf weer gezond ooit de lening kon terugbetalen. Dat is natuurlijk ook gebeurd. Desalniettemin zit al onze energie erin dat die evaluatie er voor de zomer ligt en dat we lessen kunnen trekken met input van alle betrokkenen. De staatsagent is daar zeker niet de minste van. In alle eerlijkheid wil ik hier wel zeggen dat ik niet op zoek ben naar een discussie met de staatsagent. Dat heb ik vorige week ook in de Tweede Kamer gezegd. Ik ben hem bovenal zeer erkentelijk, want we hebben ook iets heel moeilijks aan hem gevraagd. Dat is denk ik ook een van de dingen waar we heel goed naar moeten kijken. Ik wil niet op de evaluatie vooruitlopen, maar ik denk dat het concept van de staatsagent een hele goede keuze was. Maar hebben we de staatsagent wel voldoende ondersteund? Waren de afspraken eigenlijk wel hard genoeg voor de staatsagent om ook op te kunnen acteren? Dat zijn allemaal vragen die in rede moeten worden gesteld. Ik kan me ook goed voorstellen dat dit soms voor de staatsagent een frustrerende en misschien ook wel eenzame zoektocht was. Los van de samenwerking met mijn departement, moeten we zo iemand betere ondersteuning bieden? Dat zijn allemaal vragen die hierbij horen. Laat ik op één punt ook maar gewoon het boetekleed aantrekken. Ook in antwoord op vragen van uw Kamer, zeg ik het volgende. Handhaving was inderdaad niet het mandaat van de agent. Ik denk dat de agent dat ook meteen zou bevestigen wanneer hij hier bij u te gast zou zijn. Ik vind dat wij van tevoren zijn input hadden moeten vragen, voordat wij over handhaving onze conclusies trokken. Dat hebben we schriftelijk gedaan, maar dat hadden we ook mondeling moeten doen. Dat boetekleed trek ik graag aan. Dat hadden we beter kunnen doen. Zo gaat het. Waar gehakt wordt, vallen spaanders. Er gaan ook weleens dingen niet goed. Dit vind ik er zo een. Wat mij betreft is dit nu dus het hoofddoel. KLM heeft de lening terugbetaald. Dat is denk ik uiterlijk positief. Daar was het überhaupt allemaal om begonnen; dat het bedrijf de coronacrisis kon overleven. Maar er zijn heel veel lessen te trekken uit dit proces voor de toekomst. De frustratie van de staatsagent dat vier van de zeven voorwaarden niet zijn nagekomen, is ook mijn frustratie. Gedurende de rit werd dat ook steeds duidelijker. Deels werd het pas duidelijker toen de lening werd terugbetaald. Dat zit heel erg op het jaar 2022. Dat was überhaupt een bijzonder jaar, ook het jaar

met alle chaos rond Schiphol in de zomer. Dat is wat mij betreft waar we nu staan. Die evaluatie is heel breed en die moet onder grote tijdsdruk worden uitgevoerd. Het heeft ons veel tijd gekost om een bureau te vinden, zeg ik ook hier. Het is best ingewikkeld om een bureau te vinden met voldoende distantie. We hebben drie deskundigen, mede geïnspireerd door suggesties van leden van uw Kamer. Daar zit nu voor mij alle energie op. Ik ben in ieder geval buitengewoon nieuwsgierig naar de lessen, die wat mij betreft ook veel breder gaan dan KLM. Die gaan over de vragen in crisissituaties. Wil je steunen? Zo ja, hoe dan? Welke voorwaarden stel je? Waarom wel of niet? Mocht u besloten overleggen, dan kan ik daarover op een aantal punten misschien iets meer in detail treden. Dat is waar wij nu staan.
Dat misschien even als aftrap, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer de minister. Ik wil een vragenronde inlassen en dan de minister de gelegenheid geven om daarop te reageren. Als er dan nog een overblijvende urgente vraag is, is daar ook nog tijd voor. Daarna gaan we over naar het besloten gedeelte.

Mevrouw **Aerds** (D66):

Dank, voorzitter. Mijn fractie is natuurlijk heel blij dat de minister zo uitgebreid wil terugkijken en juist lessen wil leren voor de toekomst. Voor ons is het heel erg belangrijk om naar dit instrument en deze gelegenheid te kijken. Ik ben ook erg blij dat hij aangeeft dat hij deze gelegenheid juist wil aangrijpen om te kijken naar die brede evaluatie van steun in crisissituaties. Daar zijn wij ontzettend blij mee. De minister zei dat hij er straks nog specifiek op kan ingaan. Ik weet niet of dat in het open of in het besloten deel is, maar daar zou mijn fractie nog wel benieuwd naar zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat is in het besloten deel. Mevrouw Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (PvdD):

Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn inleiding. De Partij voor de Dieren is blij dat die evaluatie voor de zomer zal zijn afgerond.

Voor de Partij voor de Dieren heeft de coronasteun aan bedrijven altijd betekend dat het een kans is om bij te dragen aan een versnelling van de transitie naar een duurzame economie. Vandaar dat ik vanavond wil stilstaan bij het feit dat dit overleg plaatsvindt op de dag dat voor de tiende maand op een rij een mondiaal warmterecord is geconstateerd en de dag dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat de Zwitserse overheid de mensenrechten schendt door laks klimaatbeleid. De discussie van vanavond over de KLM moeten we ook in dit bredere perspectief zien. KLM heeft met 7,8 miljard de meeste coronasteun gekregen van alle bedrijven in Nederland. Deze zaak is niet alleen van belang voor de relatie tussen de overheid en KLM, maar ook voor de relatie tussen de overheid en alle bedrijven die coronasteun hebben ontvangen en netjes aan de voorwaarden hebben voldaan.

De staatsagent is glashelder: KLM heeft niet voldaan aan de voorwaarden voor de steun. De minister erkende dit ook net en zei: aan vier van de zeven voorwaarden heeft KLM niet voldaan. Misschien kan de minister nogmaals in detail uiteenzetten hoe KLM volgens het kabinet niet aan die vier voorwaarden heeft voldaan.

Het Gerechtshof van de Europese Unie heeft op 7 februari de goedkeuring van de Europese Commissie voor de Nederlandse steun aan KLM nietig verklaard. Mijn vraag aan de minister is: kan de minister reflecteren op de consequenties en de risico's van deze uitspraak?

Mijn derde vraag is de volgende. De staatsagent heeft in zijn brief van 18 oktober de volgende opmerking gemaakt over de relatie tussen het herstructureringsplan en de voorwaarden voor het steunpakket. Het is een lange zin, maar ik wil 'm toch voorlezen. Misschien kan de minister de vraag helemaal in het openbare gedeelte beantwoorden, maar wellicht gedeeltelijk in het besloten gedeelte. Dat gaan we vanavond zien. De staatsagent zegt het volgende: "Overigens maakt het aan de Framework Agreement verbonden Herstructureringsplan onderdeel uit de voorwaarden van het steunpakket, niet van de borging van de naleving. Dat is een belangrijk verschil, aangezien door KLM (onterecht) is beweerd dat slechts die voorwaarden gelden die in de Framework Agreement zijn geëxpliciteerd. Die van het Herstructureringsplan zijn echter net zo relevant." Ik wil graag aan de minister vragen om te reflecteren op de uitspraak van de staatsagent in zijn brief van 18 oktober jongstleden.

Dan mijn laatste vraag in deze eerste termijn. Afgelopen najaar hebben we gewisseld dat de staatsagent zou worden uitgenodigd bij de evaluatie. Ik vraag de minister of dat inderdaad het geval is. Ik zie hem al knikken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Hartog slaat over. Dan de heer Heijnen.

De heer **Heijnen** (BBB):

Ik geef graag het woord aan onze woordvoerder, de heer Griffioen.

De **voorzitter**:

De heer Baumgarten.

De heer **Baumgarten** (JA21):

Dat gaat snel.

Meneer de voorzitter, dank u wel. Dank alvast aan de minister voor de korte toelichting. Ik denk dat het heel goed nieuws is dat KLM is gered. Voor de Nederlandse welvaart en economie is het een ongelofelijk belangrijk bedrijf. Ik ben heel blij dat we in hele bizarre tijden -- dat waren het; dat vergeten we weleens -- toch heel snel hebben kunnen handelen en het bedrijf overeind hebben weten te houden. U geeft aan dat aan vier van de zeven voorwaarden hoegenaamd niet voldaan zou zijn. Mijn vraag is of dat als een verrassing kwam. Oftewel, waren er op dat moment zwaarwegende wijzigingen in de markt die noopten tot herziening van de eerder gestelde voorwaarden? Is daarover contact geweest met uw voorganger dan wel de ambtelijke top die daarover gaat? Dat intrigeert mij. Ik kan me niet voorstellen dat dat als een verrassing is gekomen.

De **voorzitter**:

De heer Schalk.

De heer **Schalk** (SGP):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de minister voor zijn eerste woorden. Daarin wilde hij best het boetekleed aantrekken. Dat vond ik bijzonder. Ik vond het lastig dat de minister meteen heeft gezegd dat hij zit te wachten op de evaluatie voor de zomer. Dat betekent dat we vanavond vermoedelijk een aantal keren zullen horen: daar moeten we even de evaluatie voor afwachten.

Laat ik dan een wat algemene vraag proberen te formuleren. De minister zei heel terecht dat dit steunpakket destijds onder ongekende druk op poten gezet is. Ook de staatsagent is onder die grote druk benoemd. Bij de afronding was die enorme

druk er echter af. Hoe komt het nou dat er toch heel grote spanning is komen te staan tussen de overheid en de staatsagent? Dat is mijn korte vraag.

De **voorzitter**:

De heer Van den Oetelaar.

De heer **Van den Oetelaar** (FVD):

Dank u wel, voorzitter. KLM is gelukkig gered. Ze hebben alles keurig terugbetaald, inclusief 80 miljoen euro rente, las ik. KLM is too big to fail. Het was natuurlijk in niemands belang dat ze zou falen. Aan vier van de zeven voorwaarden is niet voldaan. Zou die lening met de kennis van nu niet zijn gegeven? Dat is mijn vraag.

De **voorzitter**:

Even ter correctie: ik heb de minister horen zeggen dat die voorwaarden niet of in onvoldoende mate zijn nagekomen. Dat kan liggen aan de afspraken die gemaakt zijn, maar ook aan gewijzigde omstandigheden. De minister zal bij machte zijn daar wat meer in nuance op te reageren.

De heer **Van den Oetelaar** (FVD):

Ik bedoelde mijn vraag als volgt. Stel dat je op voorhand zou weten dat aan die voorwaarden niet voldaan kon worden, had je dan niet gewoon die lening moeten geven? Dat is mijn punt.

De **voorzitter**:

Duidelijk. De heer Crone? De heer Martens?

De heer **Martens** (GroenLinks-PvdA):

Ik geef het woord aan de heer Crone.

De **voorzitter**:

Oké.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, meneer Martens.

Dank u wel, voorzitter. Ik neem de vraag die zojuist gesteld werd toch over. De hamvraag is niet alleen of we vooruitkijken, zoals de minister zegt. Ik heb met

hem te doen, want hij moet vooruitkijken en evalueren wat zijn voorgangers hebben gedaan. Hij was toen Kamerlid. Ik licht daarom onze rol graag nog even toe, als het mag. We hebben hier een uitvoerig debat gevoerd, zelfs drie keer, ook bij de eerste ronde van het steunpakket. Daarover hebben we urenlang gesproken, veel langer dan de Tweede Kamer kon doen. Daarin hebben we al deze dingen zeer uitvoerig besproken: de voorwaarden, de naleving en de rol van de staatsagent, waar we allemaal zeer enthousiast over waren. Alle rapporten van de staatsagent zijn door het kabinet volledig omarmd. Er is op geen enkel onderdeel afstand van genomen. Dan komen we bij het kernpunt: het ging niet alleen om het terugbetalen van de steun -- het zou er nog bij moeten komen dat KLM niet zou terugbetalen -- maar ook om een herstructureringsplan. Het herstructureringsplan was onderdeel van het agreement en dat moet dus ook volledig nagekomen worden. Daar hebben we hier uitvoerig over gesproken en alle fracties waren eensgezind: KLM moet dit tegelijkertijd zien als het moment om de kostenstructuur te verbeteren, want die is slecht, ook met het oog op de toekomst. Daarom vraag ik de minister om niet alleen vooruit te kijken, of althans om in de evaluatie niet alleen te leren voor de toekomst.

Het herstructureringsplan was ook een onderdeel van het agreement en het collectieve agreement is een private overeenkomst. Dat is het tweede punt. Als iemand zich niet aan een overeenkomst houdt, groot of klein, dan mag je bij de rechter om naleving vragen. Je mag om naleving vragen of anders kun je een schadeclaim indienen. We hebben grote schade geleden, want behalve de staatssteun, die we voor een deel hebben teruggekregen -- de NOW hebben we helemaal niet teruggekregen -- hebben we er ook nog een miljard aan aandelen in gestoken. We hebben vermogensverlies geleden, want het bedrijf is nu minder waard dan toen we begonnen. We lijden natuurlijk veel schade in allerlei opzichten. Het herstructureringsplan is ook niet uitgevoerd; dat zegt de staatsagent in elk van de vijf rapportages en het is elk van de vijf keer onderschreven door de minister. Als de minister -- ik bedoel nogmaals niet deze persoon, maar de minister in functie -- vijf keer zegt dat de staatssteunregels c.q. de voorwaarden van de private overeenkomst niet zijn nageleefd, dan moet de minister hetzelfde zeggen als bij de toelagenaffaire. Als toen iemand €5 te weinig had terugbetaald, dan moest diegene in plaats van €5 het hele bedrag terugbetalen: niet €5, maar €10.000. Waar zit de gelijkheid, vraag ik de minister. Waarom laten we dit bedrijf zo makkelijk weggelaten? Is dit een staat in de staat? Mogen zij het zich permitteren om Schiphol aan een lijntje te houden, zoals we hebben gehoord?

Ik zeg dit expres in alle scherppte, omdat ik heel lang om dit debat heb gevraagd. Ik denk dat dit het vierde of vijfde debat is dat we hier over dit onderwerp voeren. Ik wil dus niet alleen evalueren wat er is misgegaan, maar nu ook aan de minister vragen: waarom vraagt u niet via een al dan niet privaatrechtelijke weg om naleving van het agreement? Daarin staat immers klip-en-klaar dat het herstructureringsplan daar een onderdeel van is. Het herstructureringsplan is niet uitgevoerd; dat zeggen zowel de staatsagent als uw voorgangers. Er zou namelijk kostenreductie komen en de weerbaarheid zou verbeterd worden, maar de weerbaarheid is niet verbeterd, want het bedrijf is nog steeds niet solvabel. Intussen heeft men wel de kosten laten stijgen via het personeelsbeleid en anderszins.

We hadden ook nog als apart punt afgesproken dat de piloten geen fiscale aftrek meer mochten hebben. Dat gaat nota bene over uw eigen departement. Dat valt onder de staatssecretaris van Financiën. Er is nog niks gebeurd. Ik denk dat heel veel burgers die op de rand van de fiscaliteit balanceren of eroverheen gaan een inspecteur op de stoep krijgen die zegt dat dat niet meer mag. Mijn concrete vraag is: welke claims heeft de inspecteur bij de KLM gelegd om dit ontwijkingsgedrag bij piloten aan te pakken? Daar is niets gebeurd.

Voorzitter. Dit waren een paar punten die ik eruit pik. Als ik dit debat zo volg, denk ik niet dat ik dit verzin, want we hebben dit allemaal in die debatten vanaf juli -- welk jaar was het ook alweer? -- gezegd. We hebben allemaal in stukken in de kranten gezien dat dit het geval is geweest. Ik heb toen nog een artikel in de ESB gelezen van Floris de Haan. Onthoud die naam: Floris de Haan. Hij is onderzoeker bij de Erasmus Universiteit. Hij schreef toen in de ESB: u moet nooit staatssteun geven, want daar worden bedrijven lui van en dan herstructureren ze niet. Ik vind het dus wel mooi dat die meneer in de toetsingscommissie komt. Maar toen dacht ik: wat is hier nu gebeurd? We hebben daarvoor gewaarschuwd. Ze moeten niet lui worden door staatssteun. Ze moeten herstructureren. Ze moeten aan kostenreductie doen. We hebben het personeel beschermd door te zeggen dat alleen het hoge personeel moet inleveren, niet het lage personeel. Ik neem aan dat in de evaluatie ook terugkomt waarom het hoge personeel, de piloten en andere topmensen, toch weer bonussen heeft gekregen en waarom alle salarisverlagingen daarna weer zijn gecorrigeerd en de salarissen zelfs extra zijn verhoogd.

Voorzitter. Ik kom bijna bij mijn laatste punt. Het Gerecht van Europa -- ik geloof dat mevrouw Visseren daar ook al over sprak -- heeft het pakket ook afgekeurd, omdat het niet beperkt is gebleven tot steun aan KLM. De steun zou ook naar het

moederbedrijf, naar het concern kunnen gaan. Het spreekt voor zich dat dat altijd gebeurt via interne verrekening. De regering heeft ook nadrukkelijk tegen Brussel gezegd: we geven een steunpakket, maar we zitten erbovenop. We hebben zelfs een staatsagent benoemd om erbovenop te zitten. Vervolgens zegt de staatsagent: het is niet goed nageleefd. Dan is het appeltje-eitje voor het Europees Gerecht. Dat gaat in hoger beroep natuurlijk zeggen: als jullie eigen staatsagent al zegt dat het niet is nageleefd, dan is het onterechte staatssteun geweest. Ik voeg dat toe aan de vraag van mevrouw Visseren. Wij hebben een staatsagent en, nogmaals, al zijn conclusies zijn in vijf rapporten onderschreven door alle ministers. Het is daarom overigens terecht dat u de staatsagent prees. De staatsagent heeft het moeilijk gemaakt voor u om dat nu via een proces in Europa zomaar weer terug te draaien.

Dat geldt natuurlijk ook voor de adviseurs die u heeft ingeroepen voor de juridische procedure. Dat zijn advocaten, die betrokken zijn geweest bij de juridische opstelling van de rapporten. We vragen toch niet aan WC-Eend of ze het goed hebben gedaan? Ik wil dus graag de vraag herhalen die collega Bart Kroon en ik hier eerder hebben gesteld. Kunt u een onafhankelijke, maar dan echt onafhankelijke, juridisch adviseur inroepen om te onderzoeken of er toch nog een claim bij KLM gelegd kan worden, niet om geld terug te halen, maar om het herstructureringsplan uit te voeren?

Zelfs als die rechtszaak niet lukt, is er toch een uitspraak om recht te doen. Want nogmaals, mensen met kleine schulden zitten we achter de broek, maar dit bedrijf krijgt niet eens een proces aan zijn broek, terwijl ik toch denk dat daar veel kansen voor zijn, als ik als niet-jurist al die rapporten lees. Dan moet daar maar een onafhankelijk advies voor komen, en geen advies van de bureaus die het contract zelf hebben opgesteld.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Holterhues van de ChristenUnie.

De heer **Holterhues** (ChristenUnie):

Dank u, voorzitter. Ik zit er toch wat anders in dan de heer Crone. Naast lid van de Eerste Kamer ben ik overigens al 25 jaar actief in corporate banking, dus ik kijk ook een beetje met verwondering naar het contract. Daar staan gewoon een aantal voorwaarden in die boterzacht zijn. Ik ben eigenlijk vooral benieuwd naar de evaluatie. Welke lessen voor de toekomst kunnen we hieruit nou leren? Ik denk

net als de minister dat het snel in elkaar is gezet. Dat was in die tijd ook zo. Voor nu zit ik eigenlijk vooral te wachten op de evaluatie.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Griffioen.

De heer Griffioen (BBB):

Voorzitter, dank. Het is heel goed om van de minister te horen dat er toch alle openheid is om een heel uitgebreide evaluatie te doen. Het is op zich heel goed om daarmee te starten. Toch heb ik wel een paar opmerkingen. De overeenkomst, het Framework Agreement, opgesteld door Linklaters betreft 25 pagina's. Het onderzoek van Linklaters naar de mogelijkheden om via de overeenkomst verhaal te halen, betreft 125 pagina's zonder de achterliggende correspondentie. De vraag is of Linklaters een voldoende zorgvuldig proces in de advisering rond de overeenkomst heeft gevolgd. Is Linklaters wel een onafhankelijke partij als het gaat om de beoordeling van de overeenkomst? Uit de stukken blijkt dat tijdens de onderhandelingen initieel zwaarwegende voorwaarden vanuit de Staat gesneuveld zijn. Het betreft onder andere de benoeming van twee commissarissen namens de Staat, het opnemen van de boeteclausule voor situaties van niet-nakoming en het opnemen van doorlevingscondities. Kan hier misschien de conclusie uit getrokken worden dat de staatsagent maar -- ik bedoel dat niet respectloos -- een doekje voor het bloeden was toen de rol in de rvc gebloekt was, en dat wellicht het vooropgezette plan was dat zijn rol gedoemd zou zijn te mislukken? Was KLM mogelijk voornemens om een deel van de voorwaarden niet na te komen en nam KLM daar met het wegonderhandelen van de boete een voorschot op? Is daarmee de jure de rol van de staatsagent verder verwaterd? Een agent zonder dwangmiddel is minder dan bijvoorbeeld een boa.

Ten slotte valt op dat het contract is getekend door de thesaurier en van de kant van de KLM door vier mensen. Had de overeenkomst ook niet door de minister moeten worden ondertekend? Dan is de vraag of de minister wel voldoende kennis heeft genomen van dit contract. Ik bedoel daarmee de voorgaande minister.

Tot zover.

De voorzitter:

De heer Bovens.

De heer **Bovens** (CDA):

Dank u wel. Ook dank aan de minister voor de woorden tot op dit moment. De evaluatie is volgens mij om een aantal redenen interessant. In een tussenzin werd de situatie op dat moment even genoemd. Ik hoop dat de evaluatie niet alleen de technische kant bekijkt en beziet of er aan de voorwaarden is voldaan, maar dat die ook op een goede wijze de context van dat moment kan schetsen. Met andere woorden, onder welke druk is het een en ander tot stand gekomen?

Genoemd werd al dat die druk in de samenleving aan de orde is geweest. Die is ook in de Kamer aan de orde geweest, en door de beide Kamers als zodanig al een aantal keren besproken. We zitten er dus samen in, zou ik bijna zeggen. Ik ben het echter met collega Crone eens dat een aantal zaken wel al op een vroegtijdig moment door de Kamers zijn gesignaleerd. Met name komen we niet op het laatste moment met vragen over de handhaving van een aantal voorwaarden, want die vragen zijn gedurende de rit al een aantal keren gesteld. Ik ben dus echt heel benieuwd naar de evaluatie, en ook naar hoe de context daar een plek in krijgt, maar niet om met vingertjes te wijzen, schuldigen aan te wijzen et cetera.

Ik ben natuurlijk zeer geïnteresseerd in de vraag of wij van tevoren dachten dat de voorwaarden die wij gesteld hebben reëel waren of niet. Het kunnen voorwaarden voor de Bühne zijn. Het kunnen voorwaarden zijn omdat de samenleving daarom vraagt, terwijl je achter de schermen weet dat die voorwaarden helemaal niet kunnen. Of hebben wij en de andere partij, de KLM, oprecht gehoopt en gemeend dat die voorwaarden wel degelijk reëel waren? Dan is het van belang om te weten waarom vervolgens niet aan die voorwaarden is voldaan. Waarom kon er niet worden geherstructureerd et cetera? Daar moet de beantwoording in de evaluatie op gericht zijn. Waarom is er niet aan de voorwaarden voldaan? Is dat omdat de voorwaarden als zodanig niet konden of niet reëel waren? Of zijn er omstandigheden geweest waardoor dat niet is gebeurd en, zo ja, wat waren dan die omstandigheden? Kortom, wij zijn zeer benieuwd naar de evaluatie en het is heel goed dat we dit op allerlei manieren evalueren voor de toekomst. Ik denk namelijk dat dingen als staatssteun en het overeind houden van vitale sectoren in de samenleving hier zonder meer wel weer eens op tafel zullen komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Apeldoorn ten slotte.

De heer **Van Apeldoorn** (SP):

Voorzitter, dank. Dank aan de minister voor zijn inleidende woorden. Ik was blij dat hij het boetekleed aantrok op dat ene punt, maar ook in brede zin reflecteerde op de rol van de staatsagent. Er gaan lessen getrokken worden en daar moeten we dus nog op wachten. Anders was mijn vraag geweest welke lessen de minister trekt. Maar eigenlijk leek hij wel vooruit te lopen op bepaalde lessen, bijvoorbeeld als het gaat om de rol van de staatsagent. Is die wel voldoende gesteund vanuit de regering? Is die wel voldoende in zijn kracht gezet? Waren de afspraken wel hard genoeg? Kon de staatsagent daarmee voldoende uit de voeten?

Een beetje in aansluiting op wat collega Crone zonet in alle scherppte zei, nog het volgende. De SP kan die scherppte overigens zeker steunen. De minister zal pas later lessen trekken, maar hij kan misschien wel iets meer zeggen over het proces en inzicht geven in hoe dat nu eigenlijk gegaan is. Uiteindelijk is de vraag dan, analoog aan wat de heer Crone zei, hoe KLM hiermee weg heeft kunnen komen, in tegenstelling tot heel veel burgers, die niet weg kunnen komen met het niet voldoen aan bepaalde voorwaarden. Dit is namelijk niet de eerste keer dat wij hierover spreken als Eerste Kamer. In de Tweede Kamer is er ook veel over gesproken. Dat weet de minister ook, want hij was toen zelf lid van de Tweede Kamer. Op 31 mei 2022 hebben we hierover plenair gesproken met uw voorganger in het kader van de nieuwe aandelenemissie, die bedoeld was om verwatering van het aandeel van de Nederlandse overheid te voorkomen. Toen heb ik, net als anderen, de vraag gesteld wat nu eigenlijk de rol was van de Nederlandse Staat als grootaandeelhouder. Natuurlijk, KLM is een privaat bedrijf, maar we zijn niet voor niets grootaandeelhouder. Hoe wordt die macht uitgeoefend? Toen, twee jaar geleden, was al bekend dat KLM zich niet aan de voorwaarden hield, of in ieder geval niet aan een aantal voorwaarden. Toen lagen de eerste rapporten van de staatsagent er al. Uw voorganger heeft toen in antwoord op een interruptie van mij ook gezegd dat ze zich maximaal zou inzetten om KLM ertoe te bewegen zich wél aan de afspraken te houden. Daar zou de destijds nieuwe CEO, mevrouw Rintel, op aangesproken worden. Zij zou er ook op afgerekend gaan worden of men zich aan die voorwaarden zou houden. Ikzelf en andere fracties hebben er ook op aangedrongen om in te grijpen, bij te sturen of iets anders te doen omdat KLM zich niet aan de voorwaarden hield. Dat was twee jaar geleden, dus toen liep het nog.

We kunnen constateren dat dat vervolgens niet is gebeurd. Er zijn kennelijk allerlei indringende gesprekken gevoerd met KLM, met de board en met de CEO -- althans, ik was daar niet bij, maar dat neem ik aan -- maar die hebben niet de gewenste uitkomst gehad. Zonder al te veel vooruit te lopen op de lessen die getrokken kunnen worden, kan de minister misschien toch een beetje reflecteren op het proces. Op wélke momenten heeft zijn voorganger, de vorige minister van Financiën, wát gedaan om KLM hierop aan te spreken? En als dat onvoldoende is geweest, wat kunnen we daar dan van leren? Die voorwaarden gingen natuurlijk ook ergens over. Die gingen over kostenreductie. Die gingen er ook over om van KLM en schoner en socialer bedrijf te maken. Ook dat is in de ogen van mijn fractie onvoldoende gelukt.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

De minister van Financiën.

Minister Van Weyenberg:

Dank, voorzitter. Op een of twee punten moet ik zo misschien nog even ruggenspraak houden, maar ik probeer verder meteen te antwoorden. Een enkel antwoord kan ik echt alleen maar in vertrouwelijkheid geven. Het was een beetje zoeken. De heer Griffioen zat al vrij driftig te citeren uit een vertrouwelijk stuk, onder meer over de ondertekening, dus ik heb straks een paar dingen die ik echt niet in de openbaarheid kan zeggen. Mijn uitgangspunt is altijd om dat maximaal wel te doen. Daarom wil ik ook graag zo beginnen. Dat was volgens mij ook de achtergrond van de vraag van mevrouw Visseren.

De voorzitter:

Dat is duidelijk. Geen enkel probleem.

Minister Van Weyenberg:

De vraag van een aantal van u was: wat is er nou wel gelukt van die voorwaarden en wat niet? Mij is gevraagd of ik die voorwaarden nog een keer wil langslopen. Het waren er zeven. Laat ik ze maar even langslopen. De eerste voorwaarde was kostenbesparing en een arbeidsvoorwaardelijke bijdrage leveren, en wel een structurele verlaging van de beheersbare kosten met 15%. Daar voldoet KLM aan in 2021 en 2022. Ik wil ook wel even het beeld wegnemen dat aan al die voorwaarden permanent niet is voldaan, want dat is

volgens mij ook niet helemaal wat de feiten zeggen. De maatregelen hebben alleen wel een onvoldoende structureel karakter. Daardoor ontstaat er in 2023 een tekort van 250 miljoen. Dat ging bijvoorbeeld om de versoering van de arbeidsvoorwaarden van piloten en hoger cabinepersoneel. Lager betaald personeel, het bestuur en de top voldeden wel aan de voorwaarden. Toen kwam er nog een toezegging van een bijzondere uitkering van 20% voor het personeel, maar die kwam na beëindiging van het steunpakket. Dat duurt echt gedurende 2022.

De tweede voorwaarde was dat er geen winstdeling zou zijn gedurende het steunpakket. Die winstdeling is over 2022 wel uitgekeerd, maar na opzegging van de steunvoorwaarden. Dat is ook wel relevant. Zolang het nog liep, hadden wij geen tekenen dat het gebeurde, daarna wel.

Dan het stopzetten van het faciliteren van mogelijke belastingontwijking. Dit is een ingewikkelde. Een regeling dat het personeel kosteloos gebruik mag maken van internationaal woon-werkverkeer moet worden aangepast. De staatsagent concludeert in zijn vijfde rapportage dat het cabinepersoneel heeft ingestemd met de aanpassing van de maandelijkse vergoeding, maar de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers niet, waardoor de originele regeling nog onderdeel is van de arbeidsvoorwaarden. Dit is gewoon niet gelukt. De KLM is daar overigens in de openbare brief van 24 mei 2023 zelf ook vrij open over. Die beschrijft daar heel precies wat men had willen doen en wat in de gesprekken niet gelukt is. Het is namelijk wel een arbeidsvoorwaardelijk iets met vakbonden en ik weet ook zeker dat de vraagstellers aan die rol van de bonden altijd een buitengewoon grote waarde hechten.

De heer Crone vroeg overigens specifiek daarover waarom er door de staatssecretaris van Financiën dan niet gewoon fiscaal ingegrepen is. Nu ga ik het even heel precies formuleren. Het is een feit dat werknemers minder belasting betalen als ze in Spanje wonen dan wanneer ze in Nederland zouden wonen. Het staat niet vast dat dat per se belastingontwijking is. Er kunnen immers voor iemand legitieme redenen zijn om in een ander land te wonen. Ik denk dat we allemaal wel voorbeelden kennen. Maar je zou toch wel kunnen zeggen dat dat gratis woon-werkverkeer dit soort constructies in de hand kan werken. Daarom zeiden wij in het Framework Agreement dat ze die arbeidsvoorwaarden moesten aanpassen om die eventuele facilitering van belastingontwijking te beëindigen. Dat is niet gelukt. Dat betreurt ik en dat betreurt overigens ook de leiding van de KLM in een openbare brief. Maar volgens mij geeft dat geen ruimte aan de staatssecretaris om ergens belastinginkomsten te gaan innen. Dat haal ik er niet

uit. In mijn kennismakingsgesprek met de baas van de KLM, als ik haar zo mag noemen, heb ik overigens ook aangegeven dat ik dit nog steeds een onuitlegbaar ding vind en dat ik ervan uitga dat de KLM in elk arbeidsvoorwaardelijk gesprek blijft proberen om hier wat aan te doen. Ook zonder een steunpakket vind ik het als aandeelhouder in alle eerlijkheid namelijk maatschappelijk gewoon niet acceptabel.

De heer Van Apeldoorn had het over ons als grootaandeelhouder. Dank voor de eer. We hebben 5,9%. Dat is ook gewoon ter relativering van mijn invloed en die van de mensen die namens mij op ava's handelen. Sterker nog, ik geloof dat we binnenkort ook weer gaan evalueren hoe je nou eigenlijk om wilt gaan met zo'n aandelenpakket. Dat loopt regulier mee in onze evaluatie van het deelnemingenbeleid. Wij spelen daar echter echt wel onze rol. Wij stemmen tegen bonussen als die voor meer dan 20% variabel zijn. We hebben deze week kunnen lezen dat dat bij de top van KLM het geval is. Dat past niet in ons deelnemingenbeleid en daar verzet Nederland zich als aandeelhouder tegen. Daar stemden wij tegen en daar zullen wij ook tegen stemmen, om u maar even een gevoel te geven. Maar nogmaals, 5,9% is vrij ver verwijderd van 50,0001%. Dat zeg ik voor de duidelijkheid.

Dan ga ik weer even terug naar het lijstje, want dat geeft misschien wel een aardige haak om daar een groot deel van de beantwoording aan op te hangen. De vraag over winstdeling ging over "geen winstdeling gedurende het steunpakket". Ook hier geldt weer dat over 2022 wel winstdeling is uitgekeerd. Dat vind ik ongelukkig, maar het is wel gebeurd na opzegging van de steunvoorwaarden. Dan zijn er drie ...

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Dit punt komt nu zes keer terug.

De **voorzitter**:

Sorry ...

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Een kleine interruptie. Ik wil het volgende vragen. De minister heeft het steeds over "na het einde van het steunpakket".

De **voorzitter**:

Meneer Crone, de minister is aan het woord.

Minister **Van Weyenberg**:

Ik denk dat ik weet wat de heer Crone gaat vragen. Dat ga ik zo nog apart beantwoorden. Wees gerust, u wordt op uw wenken bediend, al zal het antwoord u wellicht niet bevallen. Maar ik heb ...

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Mag ik de voorzitter vragen om het debat niet stuk te maken? Niemand interrumpeert veel, maar als er vier keer achter elkaar iets gezegd wordt ...

De **voorzitter**:

De minister heeft het woord.

Minister **Van Weyenberg**:

Voorzitter. Ik zei dus dat de winstdeling plaatsvond na het opzeggen van de steunvoorwaarden.

Op drie punten is er wel voldaan. Er heeft geen dividenduitkering plaatsgevonden. Liquide middelen zijn alleen aangewend ten behoeve van KLM. De financiële condities in de lening en de garantie van de Staat bevatten diverse rente- en informatieverplichtingen. Aan die drie is er voldaan. Daarmee is er dus aan vier niet voldaan, zij het niet permanent, maar met name aan het slot, in het laatste jaar waarin het pakket liep.

Dan was de vraag van mevrouw Visseren en van de heer Crone: ja, maar wacht nou eens even; u hebt het steeds over voorwaarden, maar dat herstructureringsplan is toch eigenlijk iets anders, wat nog wél geldt? Daarin maken wij een andere afweging. Met de terugbetaling van de steun zijn naar onze overtuiging ook de afspraken over het herstructureringsplan tot een einde gekomen. Einde steunpakket is einde voorwaarden.

Voor de goede orde: ik vind bijvoorbeeld over die belastingconstructies met die piloten dat daar nog steeds wat moet gebeuren. Maar biedt dat juridische ankers om te blijven procederen of om alsnog juridisch wat anders te doen? Nee. Ik houd het hier even bij. Nogmaals, ik wil maximaal transparant zijn, maar ik moet ook oog hebben voor de vertrouwelijkheid van juridisch advies. In vertrouwelijkheid wil ik daar zo best nog wat op reflecteren, maar wij hebben hiervan gewoon een ander beeld van dan de twee vragenstellers. Dat zeg ik in alle openheid.

Dan had een aantal anderen daarbij de volgende vraag; de heer Crone zei dat het meest expliciet: "ja, maar wacht eens even, u hebt nu dat gebeuren met de

Europese Commissie in Brussel; gaat die conclusie nou gebruikt worden in de rechtszaak van de Commissie voor het Europees Hof?" Volgens mij was dat wel echt een andere zaak. De kern van de zaak was de volgende. Ryanair heeft de procedure aangespannen tegen de Europese Commissie. Let op: dat was niet tegen de Nederlandse Staat, maar tegen de Commissie. Op 7 februari heeft het Gerecht van de Europese Unie het goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie over de staatssteun aan de KLM nietig verklaard. Daardoor is er formeel nu geen steun van de Commissie en daarmee is de steun dus onrechtmatig. Ik heb begrepen dat de Europese Commissie beroep zal gaan aantekenen tegen de uitspraak van het Gerecht. De Nederlandse Staat ondersteunt dat beroep van de Commissie ook. De strekking van dat beroep was: u moet niet naar de KLM kijken, maar naar de holding. Dat beroep zag en ziet niet op de voorwaarden. Ik kan natuurlijk nooit in de hoofden van mensen kijken en weet niet wat ze later wel of niet in een zaak willen gebruiken, maar de link die de heer Crone legt, is er niet. Volgens mij is dit echt een andere casus. Dit is niet een casus over het handhaven van de voorwaarden van het bestaande steunpakket. Dit is gewoon een casus over het doelbereik van de door de Commissie goedgekeurde steun en over de zaak die Ryanair daartegen heeft aangespannen. Tegen die uitspraak is dus beroep aangetekend en Nederland sluit zich daarbij aan.

Ik zit even te kijken of ik nog wat gemist heb. De heer Baumgarten vraagt wat ook in een aantal vragen van zijn collega's zat: is het ministerie dan eigenlijk niet al eerder geïnformeerd dat er dingen aan de hand waren? Dat is een valide vraag. Ik heb al een aantal voorbeelden genoemd waarbij na afloop van het steunpakket dingen uitgekeerd werden, over een lopend jaar dat deels nog in de steunperiode viel. Maar die zaten dus al in een ander moment in de tijd; die kwamen in het najaar. Wij zijn inderdaad geïnformeerd. We hebben de staatsagent ook steeds gevraagd om op een aantal punten die ontwikkeling te checken en te monitoren, en om ook rekening te houden met de actualiteit. Als er bijvoorbeeld gestegen inflatie of arbeidsmarktkrapte is, kan dat betekenen dat in er in voorwaarden iets verandert in de haalbaarheid.

Tegen de vragenstellers, onder anderen de heer Van Apeldoorn, zeg ik: nee, wij hadden van tevoren niet het beeld dat dit onhaalbare voorstellen waren. Dan hadden we ze niet opgeschreven. Maar gedurende de tijd verandert er wel wat. Er is op dit moment overigens een gigantische krapte aan piloten, om maar eens even iets te noemen. Nadat de staatsagent heeft bevestigd dat KLM, al werd er rekening gehouden met de omstandigheden, toch niet aan de afspraken voldeed,

zijn vervolgens KLM en de leiding van Air France-KLM erop aangesproken, maar slechts met gedeeltelijk succes. Dat is gewoon een feit.

Dat brengt mij dan ook weer terug op wat onder anderen de heer Van Apeldoorn vroeg: wat heeft uw voorganger of het ministerie op dat soort momenten dan gedaan richting KLM? Nadat in 2022 bekend werd dat KLM niet meer aan de voorwaarden voldeed, is op alle niveaus met KLM, de raad van commissarissen van KLM en de president van Air France-KLM gesproken. Bij die belastingvrije vergoeding voor woon-werkverkeer is dat bijvoorbeeld ook gelukt. Maar uiteindelijk hebben de vakbonden toen niet geaccepteerd wat daar werd afgesproken. Ik heb dat net meer in detail toegelicht. Op andere terreinen verwijst KLM naar het risico op stakingen en uitspraken van de ILO. Hoe begrijpelijk ook, het kabinet vindt het nog steeds niet acceptabel dat KLM deze afweging gemaakt heeft. Wij vonden dat die voorwaarden gewoon moesten worden nageleefd zolang het steunpakket liep. Na afronding wordt de situatie anders. Je kunt niet alleen maar zeggen: maar KLM moest het toch overleven; daar was kostenbesparing toch voor bedoeld en dat is gelukt. Daar is wat mij betreft ook echt de kous niet mee af. Weest u gerust: dat vind ik niet.

Het betekent alleen wel iets voor de rechtspositie. Het kabinet trekt ook met overtuiging de conclusie uit de twee rapporten, de twee onafhankelijke adviezen die we hebben gekregen, dat het niet verstandig is om daar juridische stappen op te nemen. Wij verwachten daar heel weinig tot niets van. Ik maak gewoon andere afwegingen dan sommige van de leden van dit huis of een enkeling, bijvoorbeeld over de vraag of je iets aan vermogensschade kunt doen. Maar mijn frustratie is niet weg. Mijn frustratie staat dat die voorwaarden bij dit soort afspraken eigenlijk moeten worden nageleefd. Bijvoorbeeld over dat woon-werkverkeer blijven wij dat als aandeelhouder ook nu nog elke keer zeggen, ook los van dat steunpakket. Ik vind dit gewoon niet passen bij de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij. Nogmaals, ik hoop dat ook de piloten zich daar vatbaar voor tonen wanneer het gesprek over de arbeidsvoorwaarden weer wordt gevoerd.

Voorzitter, er is één punt dat ik graag vertrouwelijk met u zou willen delen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb nog kort de tijd voor een tweede ronde indien collega's aanvullende vragen of opmerkingen hebben, maar dus zeer kort. Meneer Schalk.

De heer Schalk (SGP):

Dank u wel, voorzitter. Ik had een wat meer reflectieve vraag gesteld over de ongekende druk, die er later af was. Hoe komt het dat dat niet goed afgewikkeld kon worden?

De voorzitter:

Mevrouw Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (PvdD):

Dank. Ik had een iets specifiekere vraag gesteld over het Europees Gerecht. Ik heb gevraagd of de minister wil reflecteren op de consequenties en de risico's van de uitspraak. U heeft er wel op gereageerd, maar niet zo specifiek. Ik begrijp dat de minister een knip maakt na het aflopen van het Framework Agreement. Het bevreemdt de fractie van de Partij voor de Dieren echt dat in hetzelfde boekjaar, in hetzelfde boekhoudkundige jaar, het Framework Agreement is afgelopen en er toch met terugwerkende kracht voor datzelfde jaar niet aan de voorwaarden wordt voldaan. Dat bevreemdt onze fractie echt. Kunt u daarop reflecteren? Is het wel met terugwerkende kracht? Dus tijdens het Framework Agreement is er niet aan voldaan, want het is hetzelfde boekjaar, maar juridisch gezien is het na het Framework Agreement. Dat is echt flauw. Onder goede vrienden is het flauw om zo met een relatie om te gaan. Graag een reflectie van de minister daarop.

Voorzitter. Dan nog een andere reflectie, als dat mag. De Nederlandse overheid is eigenaar van Schiphol. De relatie tussen Schiphol, KLM en de Nederlandse overheid is heel intrigerend. Zijn er in die driehoeksrelatie wellicht andere mogelijkheden om een gesprek met de KLM te voeren, niet alleen over de coronasteun, maar ook over hoe we met elkaar zakendoen in dit land en onze relatie tussen overheid, een groot bedrijf en burgers? Zou de minister willen reflecteren op de ingewikkelde, complexe relatie tussen de overheid, Schiphol en KLM?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk linksom. De heer Van Apeldoorn niet? Nee? De heer Crone.

Minister Van Weyenberg:

Voorzitter, ik wil me niet met uw orde bemoeien, maar is het een idee om deze ronde te doen en daarna een tweede ronde? Dan ga ik de vragen hopelijk beter beantwoorden.

De **voorzitter**:

Dat kan ook. Wij zijn als was in uw handen, minister. Beantwoordt u eerst de vragen.

Minister **Van Weyenberg**:

Dank, voorzitter. Anders gaat het in mijn hoofd misschien ook ... Mijn excuses. Dank voor uw begrip daarvoor. Het was ook een lange dag. Ik realiseer me heel goed dat dat voor ons allemaal geldt.

Laat ik eerst maar eens naar de kern van de vraag van mevrouw Visseren gaan. Het is me toch wat dat het over een lopend boekjaar opeens juridisch wel kan, terwijl het toch over een boekjaar gaat waar een periode in valt die onder het ... Dit is wat mij betreft echt een van de lessen uit deze ... Ik ben een beetje terughoudend, want ik wil de evaluatiecommissie niet al dingen in de mond leggen, maar dit is natuurlijk heel ongelukkig. Dat is waarom ik hier schrijft: wat mij betreft niet voldaan. Dit is niet wat wij beoogd hadden. We konden er juridisch niks meer aan doen, vinden wij. Maar al het ongemak van mevrouw Visseren is dat van mij. U hebt gewoon gelijk. Dit klinkt als een juridische werkelijkheid waarvan we zeggen: dit is niet hoe we het zouden moeten doen met elkaar. Wij vinden dat die uitkeringen niet hadden moeten gebeuren, maar we konden er juridisch niks meer aan doen. Dat is in ieder geval onze stand. Daar kunt u het wel of niet mee eens zijn. Onze stand is helder: toen het werd besloten, was het steunpakket afgerond. Tegelijkertijd vreet dit qua gevoel van rechtvaardigheid. Dat ben ik helemaal met u eens.

De relatie tussen Schiphol, de overheid en KLM. Ik ben een beetje aan het zoeken, omdat ik hier heel snel een beschouwing als minister van Infrastructuur en Waterstaat ga doen. Hoe leuk ik dat ook vind, ik denk dat enige terughoudendheid daarin mij wel past. Wij zijn natuurlijk aandeelhouder in de twee. KLM is wel van een heel andere orde dan Schiphol. Er spelen veel dingen. Daar zien we ook hoe ingewikkeld dat is. Zie de verschillende juridische afspraken over "u mag niet krimpen" versus "u moet juist meer krimpen", waar mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat zich op dit moment voor gesteld ziet en die op zijn minst de indruk wekken dat je toch aardig twee kanten tegelijk op wordt getrokken. Die is zoekende en dat proberen we heel zorgvuldig te doen. Het aandeelhouderschap ligt bij mij, de beleidsmatige verantwoordelijkheid ligt natuurlijk bij de vakdepartementen zoals bij alle staatsdeelnemingen. Maar dit is een buitengewoon complex proces, met een heel belangrijke omgeving van

Schiphol, met bewoners. Daar hebben we het in de discussie vandaag verder niet over, maar die zijn natuurlijk een heel belangrijke partij zijn. Daarmee is dit een heel complex proces. Wij proberen zuiver de aandeelhoudersrol te doen. En alle complexiteiten die mevrouw Visseren terecht noemt, hoort mijn collega denk ik ook elke dag. Maar met een wat grootse reflectie ga ik, vind ik, heel snel op zijn stoel zitten. Er is hier in een echt crisismoment gehandeld door mijn voorgangers, onder grote druk. Velen van u hebben daar begrip voor geuit. Dat waardeer ik; ik voel dat zelf ook zo. Dat er dan fouten worden gemaakt en dat je dingen niet helemaal hebt voorzien ... In alle eerlijkheid, als ik morgen hiervoor word gesteld, gaat me dat ook gebeuren. Ik vrees dat dat de realiteit is.

Dan stelt de heer Schalk natuurlijk de vraag: wanneer ontstaat het moment voor enige reflectie en iets meer rust en afstandelijkheid? Die juridische afspraken waren natuurlijk op enig moment wel gemaakt. Het was natuurlijk niet helemaal niets. We moeten ook niet doen alsof er helemaal niets gebeurd is. Dat doet onrecht aan al het werk dat eraan is gedaan. Maar de realiteit houdt zich nooit helemaal aan wat je van tevoren hebt bedacht, en in dit soort turbulente tijden waarschijnlijk nog wat minder. Maar hier zit wat mij betreft precies de kern, namelijk dat we er nu in de rust over moeten nadenken, maar ook hieraan voorafgaand. Want de heer Schalk heeft gelijk: ook in de periode daarna kon je er natuurlijk met iets meer afstand naar gaan kijken.

Dat is ook een van de redenen waarom mijn voorganger zo uitgebreid, en ook de staatsagent ... Nogmaals, dat is een instrument waartoe ik morgen opnieuw zou adviseren. Ik zou hem of haar misschien wel van bijvoorbeeld meer ondersteuning voorzien. Ik zou ook de voorwaarden anders maken. Daar ga ik zo één ding over zeggen in vertrouwelijke zin. Dat zijn allemaal hele terechte reflecties. Er is volgens mij door de collega's, door mijn voorgangers echt alles gedaan om, gegeven wat er lag, druk uit te oefenen wanneer wij signalen kregen. Er is ook echt ... Iedereen die het heeft over het wat turbulente slot met de staatsagent, geef ik gelijk. De heer Crone mag het niet met mij eens zijn en dat is zijn goed recht, maar dat gaan we in het debat zo weer doen. Maar tot dat moment, als ik het toch zo mag noemen, was de reuring wel een beetje van het slot. In het begin was er heel veel eendracht, ook in het beeld, en wat mij betreft ook echt frustratie over wat er met de afspraken te doen was. Toen is er nog wel heel veel gedrukt: bij KLM, bij de raad van commissarissen van KLM, bij de president van Air France-KLM. Maar er waren ook dingen die niet meer konden. En uiteindelijk gingen er ook nog dingen mis; dat gold eigenlijk bij drie van de vier voorwaarden. Er kwam bijvoorbeeld een winstuitkering over een lopend boekjaar met steun,

terwijl het steunpakket was afgerond. Ik denk niet dat iemand zich bij het opstellen heel diep over dat scenario had gebogen. In alle eerlijkheid: dat begrijp ik ook nog heel goed, punt.

De voorzitter:

Ondanks alle goede bedoelingen, heer minister, denk ik dat velen onder ons achteraf bekeken heel veel fouten hebben gemaakt.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, geeft u een mening in dit debat? U geeft een mening, dank u wel.

De voorzitter:

Nee, nee. Dat is mijn opmerking. Ik wil nu het woord geven aan de anderen in de zaal.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (PvdD):

Eén vraag van mij is twee keer nog niet beantwoord: of de minister wil reflecteren op de uitspraak van het EU-Gerecht en wat de consequenties en de risico's daarvan zijn.

Minister Van Weyenberg:

Zelfs met opknippen ga ik de fout in. Excuus daarvoor. Dat vind ik heel moeilijk. Het kan namelijk ook zijn dat de uitkomst van die zaak is dat het alsnog mag. In het ernstigste geval is die staatssteun onrechtmatig, maar wij voegen ons niet voor niets bij de zaak van de Commissie. Ik heb ook op Kamervragen al gezegd dat op dit moment al duidelijk is dat als er een nieuw goedkeuringsbesluit van de Europese Commissie zou komen, de steun weer verenigbaar kan worden verklaard. Maar het is uiteindelijk weer aan de Europese Commissie hoe ze daarop handelt. Daar kan ik oprecht niet over speculeren, sorry. Of nou, sorry: dat is vrees ik gewoon de realiteit.

De voorzitter:

Oké. Meneer Crone.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Van harte dank dat ik wat mag zeggen. Ik zeg het zonder enig cynisme. Excuus daarvoor.

Ik moet de minister echt weerspreken. Er is echt niet zomaar snel een akkoord gesloten. We hebben hier een debat gehad van een hele dag, in juli 2020. Toen is onder andere afgesproken dat het steunpakket akkoord was onder beding van een herstructureringsplan. In het herstructureringsplan stond onder andere die structurele kostenverlaging. Een structurele kostenverlaging eindigt dus nooit, ook niet als je zegt dat er formeel geen akkoord meer is. Het móét juist doorlopen. Daarom zei ik ook dat wij een structureel sterk KLM in de markt wilden houden nadat corona voorbij was. Als iemand toen had gezegd dat het herstructureringsplan maar kort loopt, dan was het een tijdelijk plan geweest. Ik kan bevestigen dat het echt niet zo snel is gegaan als ook de heer Bovens suggereerde. We hebben hier zelfs afgesproken: het herstructureringsplan moet er zijn, goedgekeurd door de ministers, en dan tekenen we pas de leningsovereenkomst. Het herstructureringsplan was er pas in het najaar -- er is maanden onderhandeld over waar al die dingen in staan -- en is dus een expliciet onderdeel van het akkoord van het kabinet en van ons. Dus was het maar zo dat we achteraf kunnen zeggen dat we toen in juli in twee weken te veel hebben gedaan. Nee, we hebben er maanden over gedaan. De minister heeft nog een brief gestuurd aan ons: het akkoord is nu getekend, want het herstructureringsplan is binnen; hierbij heeft u het herstructureringsplan. Dan ga ik ervan uit dat dat een politieke toezegging is, niet alleen dat het herstructureringsplan levend blijft tot einde aflossing van de schuld, maar juist ook dat het structureel is. Ik wil graag horen dat de minister dit nu voor 100% bevestigt, en anders wil ik een brief krijgen waarin staat dat het niet zo is. Want dit staat ook allemaal in alle brieven van de staatsagent en het is ons ook gemeld. U kan dus niet te makkelijk zeggen ... Ik zou u willen beschermen: neem niet de vlucht vooruit, want u verdedigt nu KLM. KLM móét zich aan het herstructureringsplan houden.

Het punt van de arbeidsvoorwaarden hebben we ook besproken. Inderdaad, ik heb een vakbondsgeschiedenis, dus ik ben altijd voor arbeidsvoorwaardelijke vrijheid. We hebben toen vooropgelopen, samen met de heer Hoekstra: de arbeidsvoorwaarden moeten omlaag, maar alleen voor de top, niet voor de mensen in de kelder want die verdienen al te weinig. Toen hebben we ook gezegd dat dit een eenmalige afwijking van arbeidsvoorwaardelijke afspraken is, net als voor de belastingontwijking. Er is toen nog een ILO-rapport gevraagd door de vakbonden, waarin helaas voor hen ook stond: je mag je nooit met de arbeidsvoorwaarden bemoeien tenzij er een noodsituatie is, zoals faillissementen of dit soort structurele ontwikkelingen. KLM had dus gewoon tegen de piloten

moeten zeggen: jullie gaan dit gewoon niet meer krijgen en jullie gaan ook geen bonussen meer krijgen, punt uit. Maar KLM heeft het dus niet eens gevraagd. Want wat is de situatie bij KLM? Ik heb daar onderhandeld. De piloten wachten tot alle gewone vakbonden hebben uitonderhandeld en dan zeggen ze: wij willen hetzelfde. Ik wacht even.

De **voorzitter**:

We gaan over tot de reflectie van de minister en dan gaan we over tot de ...

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Nee, voorzitter, ik wachtte even omdat de minister niet van twee kanten kan luisteren. Als een ambtenaar hem iets influistert, kan hij niet horen wat ik zeg. Daarom wachtte ik even; ik was nog niet klaar.

Voorzitter. Het kernpunt is dus dat er wel degelijk een politieke maar ook een juridische binding is tussen het private agreement en de herstructureringsafspraken, die een structurele kostenverlaging moesten opleveren. Anders heb je geen herstructureringsafspraken nodig; dan doe je het eenmalig. We hebben toen ook gezegd: ontsla niet meteen al het flexpersoneel, want dan heb je ze straks niet meer. Dat is gebleken, want ze hadden het eerste jaar na corona geen flexpersoneel meer en toen lagen die kelders vol. Daar hebben ze zich allemaal niet aan gehouden, want ze hebben beschermde insiders. Dat doen vakbonden vaak en daar heb ik ook kritiek op. Ik vind het dus echt niet juist. Ik verzin dit niet allemaal zelf. Dit hebben we hier als Kamer gezamenlijk gezegd. De staatsagent heeft het ook bevestigd. Hoe kunnen wij nog op een kabinet vertrouwen als wij bedonderd en opgelicht worden door KLM en als de minister daar niet tegen ingaat? Nogmaals, dat gaat niet over deze persoon, maar om de minister in functie.

We willen ons een volgende keer niet laten oplichten. Ik zou voor een volgende keer dus willen vragen of we een nationale investeringsbank dit soort dingen moeten laten doen; dat is vorige week trouwens ook gevraagd in de Tweede Kamer. Ik heb immers geen kritiek op ambtenaren, maar ambtenaren zijn niet aangenomen om dit soort pakketten te maken. Ik vraag de minister bij dezen dus om een type nationale investeringsbank. Dat hebben we ook bij het Groeifonds gevraagd. We moeten zo'n construct hebben, want wij kunnen dit als overheid kennelijk niet hard genoeg doen.

Voorzitter, mijn laatste vraag. Ik begrijp dat zowel de juridische adviseurs als de ambtenaren over de laatste rapportages de staatsagent niet hebben

geraadpleegd. Waarom? Want de staatsagent is er voor ons en voor het kabinet. Als die een andere juridische positie heeft, hoor ik graag: dit is de juridische positie van de staatsagent; we hebben met hem gesproken, maar hij heeft ongelijk. Nu moeten wij het langs alle kanten maar horen. Ik zou dus een toezegging willen, maar ik wil ook graag horen waarom het niet is gebeurd. Waarom is de staatsagent niet serieus genomen? Want die zegt dat het herstructureringspakket een onderdeel van het agreement is en juridisch naleefbaar is.

Ten slotte over uw aandeel. Natuurlijk is 5% van de aandelen heel veel, want er zijn niet veel vaste aandeelhouders die 5,8% hebben. Veel is op de beurs of in Frankrijk. Uw invloed is dus veel groter. U bent ook nog vergunningverlener en u bent ook nog steungever. Nota bene dat grote reisbedrijf heeft wél gezegd dat het de NOW-schuld terugbetaalt. Dat hebben zij hier ook niet gedaan. We hebben dus zoveel middelen gehad om ze pootje te lichten en een armpje uit te draaien, maar we doen niks. Ik voel me dus opgelicht, maar ik hoop dat de minister bevestigt dat het herstructureringspakket structureel is.

De heer **Schalk** (SGP):

Voorzitter, mag ik een enkele opmerking maken?

De **voorzitter**:

Ja.

De heer **Schalk** (SGP):

Met het woord "oplichten" moeten we oppassen.

De **voorzitter**:

Ja, ik distantieer me ook van de woorden van de heer Crone.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik accepteer dit niet als de rol van een voorzitter, noch van collega's. Als ik zeg dat ik me opgelicht voel, mag ik dat zeggen. Ik zou niet weten waarom dat niet mag. Ik voel me opgelicht door KLM, dat nota bene ook zelf dit soort dingen heeft gezegd.

De **voorzitter**:

Dat zijn uw woorden. Het zouden nooit mijn woorden zijn geweest.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Ik kom hierop terug, voorzitter.

De **voorzitter**:

Meneer Van Weyenberg.

Minister **Van Weyenberg**:

Dank, voorzitter. Ik snap alle frustraties van de heer Crone buitengewoon goed. Die voel ik ook bij een heel aantal van deze voorwaarden; laat daar echt geen misverstand over zijn.

Een paar punten. Dat het om structurele kostenbesparingen moest gaan in dat herstructureringsplan en dat dat structureel was, heb ik geen seconde ontkend. Waar onze wegen zich scheiden, is als de heer Crone zegt dat als het steunpakket is afgerond, je op dit punt, omdat het om structurele kostenbesparing gaat, mag afleiden dat dat deel permanent geldig is en juridisch afdwingbaar. Dat vinden wij niet. Daar zit het op, niets minder, niets meer. Daarin zit volgens mij het verschil van inzicht tussen de heer Crone en mijzelf. Overigens, ik voel me daarin gesterkt door de juridische adviezen die er liggen. Maar goed, nogmaals, we kunnen het hierover oneens zijn.

Ik heb dus nooit beweerd dat er geen sprake moet zijn van structurele kostenreductie. Er ligt een plan. Alles wat de heer Crone zegt over de totstandkoming van het herstructureringsplan ontken ik totaal niet. Daar is inderdaad over nagedacht. Het enige is: geldt dat plan dan ook als de steun is terugbetaald? Nou, wij denken van niet. Dan had je daarover na moeten denken. Dat had gekund. Ik moet wel zeggen dat ik dat best een ingewikkelde vind. We wisten namelijk allemaal niet hoelang het ging duren. Dat zou dan over tien of twintig jaar nog onverkort moeten gelden. Dat doen we natuurlijk vaker niet, zeg ik ook in alle eerlijkheid.

Maar dat het hier om structurele kostenbesparing ging, ontken ik totaal niet. Daar waren een heel aantal van de maatregelen ook op gericht. Die hadden als doel om het bedrijf de crisis te laten overleven en toekomstvast te maken. Je ziet nu hoe de wereld veranderd is, bijvoorbeeld door de schaarste aan personeel. De heer Crone noemde treffend het flexpersoneel en de bagageafhandeling. Maar ik ontken dus ook totaal niet -- daar is geen enkel verschil van inzicht over -- dat het om structurele kostenbesparing ging.

Het verschil van inzicht tussen de heer Crone en mijzelf zit in de vraag of dit ook geldt na terugbetaling en of je daar juridisch nog recht aan kunt ontleen. Daarin hebben wij een andere weging. Dat kan soms. Nogmaals, de frustratie dat een aantal dingen niet zijn nageleefd, zeker ook in het laatste jaar, waarbij het kalenderjaar onderdeel wordt van allerlei financiële afspraken, puur omdat er besluitvorming over dat kalenderjaar plaatsvindt na afloop van een beëindigingsdatum, heb ik zelf ook meermaals met u gedeeld.

Een aantal van u vroeg overigens -- die vraag was ik in de eerste ronde vergeten - - of de adviseurs wel onafhankelijk zijn. Wij hebben er twee ingehuurd, met verschillende achtergronden. Eentje had veel gedaan in de luchtvaart. Dit deel is besloten. U hebt ze gezien.

De heer Griffioen noemde de lengte van een van de adviezen. Dat zijn geen jantje-van-leidenadviezen. Je mag het er wel of niet mee eens zijn. Maar die zijn zeer uitbundig gewogen, door twee, voor ons echt onafhankelijke, experts. Ik twijfel daar oprecht niet aan. Ik vind het eerlijk gezegd ook ... Dat mogen de leden doen. Ik doe dat echt niet. Ik voel mij onafhankelijk geadviseerd. Ik vind het wel belangrijk om dat te zeggen. U kent de naam en toenaam van beide juridische adviezen die er liggen. Dan blijft de vraag welke lessen je kunt trekken uit de, misschien frustrerende, uitkomsten van die adviezen. Dat is precies waar die evaluatie voor is bedoeld.

Een van de vragen was namelijk -- dat was een vraag van de heer Holterhues -- of de voorwaarden niet boterzacht waren. Nou, deels niet. Ze zijn nageleefd.

Sommige voorwaarden waren dat wel. Ik wilde nu bijna zelf het woord "trucje" gebruiken. Dat komt door het wringende juridische gebeuren tussen het boekjaar waarin iets gebeurt en het moment van terugbetaling.

Ik heb nog één specifiek punt dat ik u daarbij in overweging wil geven. Dat kan ik alleen maar vertrouwelijk doen. Ik hoop zo netjes alle antwoorden te hebben gegeven. Ik hoop ook de heer Crone te hebben overtuigd. We zijn het deels met elkaar eens, maar we maken bij een aantal punten gewoon een andere afweging.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Waarom hebben noch de juridische adviseurs, noch uw eigen ambtenaren de staatsagent geraadpleegd over het juridische karakter van de agreement, de herstructurering enzovoorts? Want dan heeft hij de plicht -- dat heeft hij ook gedaan -- om ons te vertellen dat hij dat als staatsagent anders ziet. De staatsagent is er voor ons, en voor u.

Minister **Van Weyenberg**:

De rol van de staatsagent was om de naleving te monitoren, niet om te handhaven. Dat zeg ik totaal niet om iets af te doen aan de rol van de staatsagent. Maar dat was het mandaat. Ik denk dat heel lang elke brief die is uitgegaan, ook die over handhaving, van tevoren is besproken met de staatsagent. Op het slotmoment, toen hij het misschien formeel niet meer was, maar er nog wel een rapport lag van hem ... De heer Crone zit nee te schudden; dat mag. Maar laat me alsjeblieft ook even mijn zin afmaken. Nadat dat is gebeurd, hebben wij dat niet gedaan. Daar begon ik mijn inbreng mee. Omdat we de handhaving baseerden op zijn evaluaties van de monitoring, vind ik dat op dat moment in het proces de samenwerking beter had gemoeten. Daarvoor verwijs ik naar onszelf.

Sommigen van u hadden het over de rol van de ambtenaren die iets niet kunnen. Je kunt een investeringsbank maken. Dat kan altijd. We hebben NLF1 ertussen zitten bij bijvoorbeeld de banken. Dat kan. In alle eerlijkheid wil ik er wel één ding bij zeggen, ook over de rol van ambtenaren: ik ben altijd honderd procent verantwoordelijk en sta voor elke handtekening.

De **voorzitter**:

Als het aan de staatsagent in persoon had gelegen, dan zou die nationale investeringsbank er gekomen zijn.

Meneer Crone, tot slot. Daarna ga ik over tot het besloten deel van deze vergadering.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb absoluut geen enkele ambtenaar willen diskwalificeren, integendeel. Maar ambtenaren zijn niet aangenomen om dit soort contracten te doen. Zo huurt u voor allerlei andere taken ook andere mensen van buitenaf in. Mijn enige punt is dat investment bankers het natuurlijk meer gewend zijn om dit soort dingen te doen. Dat moet dan uiteraard onder politiek toezicht gebeuren.

De **voorzitter**:

Nou, investment banking en politiek toezicht bijten elkaar, kan ik u verzekeren.

De heer **Crone** (GroenLinks-PvdA):

Het tweede punt is als volgt. Uw juridische adviezen kwamen ook naar ons toe. Toen was de staatsagent nog vier maanden in dienst, namelijk tot november

jongstleden. Hij is in al die maanden niet geraadpleegd, dus tussen mei, juni vorig jaar en november. Hij is hier in de hoorzitting geweest, hoor. Dat hebben we allemaal van hem gehoord. We hebben hem hier gesproken.

Minister Van Weyenberg:

Los van hoe hoog ik ze acht, is het niet zo dat de ambtenaren in hun eentje zo'n afspraak in elkaar knutselen. We laten ons adviseren. Dat is iets anders dan wie uiteindelijk zo'n ding ondertekent. Als dat bijvoorbeeld de thesaurier is, is dat altijd onder de politieke leiding. Maar ik weet dat de heer Crone hier net zo zuiver in de leer is als ik. Toch even over het misverstand dat er ook expertise is ingehuurd. Dit zijn namelijk altijd zeer kostbare exercities; we zien het nu. Met een aantal van u heb ik hier over de TenneT-leningen mogen discussiëren. U kunt ongeveer raden hoe de tikker dan loopt. Maar dan huren we iets in wat we gewoon zelf niet in huis hebben. Dat is precies goed.

Over de staatsagent en de dienstovereenkomst. De vijfde rapportage kwam op 31 mei 2023 uit. Ik zei al eerder dat het toen met een opzegtermijn van drie maanden is afgerond. Het project was namelijk weg. Ik heb het drie keer gezegd, maar ik zeg het met liefde nog een vierde keer: in dat proces, toen, hadden we in het kader van de reactie die wij maakten -- een Kamerbrief van 4 juli en een Kamerbrief van 13 oktober -- met de staatsagent moeten praten over zijn vijfde rapportage, gewoon omdat hij die had opgeleverd, even los van het punt dat die in allerlei ... Ik kan hier niets over de arbeidsvoorwaardelijke afspraken met de staatsagent zeggen, maar het feit dat wij de taak als afgerond beschouwden, met nog een opzegtermijn, betekent niet dat we niet gewoon dat gesprek met hem hadden moeten voeren, zoals we dat daarvoor wél deden. Dat geef ik hier ruiterslijk toe. Sterker nog, volgens mij was dat bijna de eerste zin van mijn inbreng in dit debat.

De voorzitter:

Dat herinner ik mij ook. Hiermee sluit ik de openbare ...

Mevrouw Visseren-Hamakers (PvdD):

Ik heb nog één vraag.

De voorzitter:

Heel kort graag.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (PvdD):

De minister heeft geknikt in reactie op mijn vraag of de staatsagent betrokken wordt bij de evaluatie, maar ik zou daar toch echt een mondelinge bevestiging van willen.

Minister **Van Weyenberg**:

Zeker. Sterker nog, ik heb het ook al in de Tweede Kamer gezegd: de evaluatiecommissie gaat met iedereen praten, zeker ook met de staatsagent. Dat gebeurt. Mocht iemand van u op enig moment horen dat dat niet gebeurt, laat het mij dan weten, want dan gaan we dat meteen doorgeven aan het onderzoeksbureau. Sterker nog, ik vind de staatsagent een van de belangrijkste gesprekspartners, net als de experts van het departement, KLM en nog anderen overigens.

Dan heb ik nog één ding dat ik graag vertrouwelijk wil melden in reactie op de vraag van de heer Holterhues.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Dan geef ik u nu 30 seconden, want dan gaat het openbare deel dicht. Na 30 seconden gaan wij in beslotenheid verder. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Schalk, omdat hij eerder weg moet.

De heer **Schalk** (SGP):

Nee, dank u, voorzitter. Ik hoef niet voor de besloten ronde.

De **voorzitter**:

Ah, oké. Dan was dat een misverstand tussen ons.

Sluiting 20.07 uur.