

Vergaderjaar 2021–2022

**29 232**

**Air France – KLM**

**Nr. 52**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 17 december 2021

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 11 juni 2021 inzake de eerste periodieke rapportage staatsagent KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 51).

De vragen en opmerkingen zijn op 31 augustus 2021 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 15 november 2021 zijn de vragen door de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Tielen

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schukking

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Ministers

### Inleiding

Met interesse hebben de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik kennisgenomen van de vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld naar aanleiding van de brief van 11 juni jl. inzake de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM. Bij de onderstaande beantwoording wordt de volgorde van het verslag aangehouden. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal daarbij ingaan op de beantwoording van de vragen over de duurzaamheids- en leefbaarheidsvoorwaarden die zijn verbonden aan het steunpakket. Ik zal ingaan op de vragen over de financiële voorwaarden die zijn verbonden aan het steunpakket alsook de meer algemene vragen.

Daarnaast wil ik, de Minister van Financiën, u nog wijzen op een omissie in het antwoord op vraag 4 van de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Financiën over het Jaarverslag Beheer Staatsdelenemingen 2020.<sup>1</sup> In het antwoord op deze vraag is abusievelijk opgenomen dat KLM een bedrag van EUR 1.652 miljard (zijnde een voorschot van 80% op de NOW) heeft ontvangen, daarmee implicerende dat KLM voor ongeveer EUR 2 miljard aan NOW zou hebben aangevraagd. KLM heeft echter maximaal EUR 1,7 miljard aan NOW-steun aangevraagd. Van deze aanvraag is inmiddels 80% uitgekeerd aan KLM (circa EUR 1,36 miljard).

*De leden van de VVD-fractie lezen in de rapportage van de staatsagent dat één van de afspraken tussen KLM en de Nederlandse staat is dat ook externe leveranciers en ketenpartners een rol spelen in de verlaging van de kosten. In het herstructureringsplan heeft KLM daartoe meer dan 90 initiatieven benoemd die een besparingspotentieel hebben. Kan de Minister de lijst met initiatieven en het daar bijbehorende besparingspotentieel delen met de Kamer?*

In de eerste rapportage van de staatsagent wordt beoogd een overzicht te geven van de voortgang van de implementatie en naleving door KLM van de gemaakte afspraken in het kader van het steunpakket voor KLM. Zo constateert de staatsagent in zijn eerste rapportage dat KLM een pakket aan maatregelen heeft genomen c.q. geïdentificeerd waardoor de onderneming op schema loopt om in 2021 en 2022 ruimschoots aan de voorwaarde inzake de reductie van beïnvloedbare kosten te voldoen. Deze maatregelen bestaan uit een combinatie van matiging van arbeidsvoorwaarden (onder meer een 20% reductie van de totale remuneratie voor het bestuur en topmanagement<sup>2</sup>), vermindering van het aantal medewerkers (ongeveer 5750 FTE hebben de KLM-groep verlaten per ultimo augustus 2021), besparing op materieel en overige besparingen zoals op externe leveranciers en ketenpartners. In dat kader heeft KLM ook meer dan 90 initiatieven benoemd die een besparingspotentieel hebben, waardoor externe leveranciers en ketenpartners volgens de eerste rapportage van de staatsagent in 2021 naar verwachting circa 4%-punt bijdragen aan de kostenreductie van ten minste 15%.

Bij het geven van een overzicht moet echter rekening worden gehouden met de bedrijfsvertrouwelijkheid van bepaalde onderwerpen. In de begeleidende Kamerbrief is eveneens aangegeven dat bepaalde infor-

<sup>1</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 355.

<sup>2</sup> (Kamerstuk 29 232, nr. 45).

matie bedrijfsvertrouwelijk is en zich niet leent voor een openbare rapportage.

De lijst met initiatieven en het daarbij behorende besparingspotentieel per leverancier en ketenpartner bevatten zodanige bedrijfsvertrouwelijke informatie, waardoor deze informatie zich niet leent voor verdere openbaarmaking. De voortgang hierop wordt uiteraard wel beoordeeld door de staatsagent. Overigens geldt ook dat de lijst met besparingsinitiatieven van tijd tot tijd wordt geüpdatet en daarmee geen statisch gegeven is. In de volgende rapportage zal de staatsagent opnieuw beoordelen of KLM op dit punt voldoende voortgang boekt.

*Voorts lezen de leden van de VVD-fractie dat de staatsagent onderzoekt of sprake is of is geweest van mogelijke medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van de KLM-groep. Kan de Minister aangeven welke aanwijzingen hiervoor zijn? Kan de Minister tevens aangeven, indien er daadwerkelijk sprake is of is geweest van medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van de KLM-groep, welke consequenties hieraan verbonden zullen worden?*

Op dit moment onderzoekt de staatsagent of sprake is of is geweest van mogelijke medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van KLM. In zijn volgende rapportage zal de staatsagent zijn bevindingen delen. Deze rapportage zal op korte termijn verschijnen. Ik wil niet vooruitlopen op deze bevindingen en ik vind het daarom ook niet raadzaam om nu al eventuele consequenties te duiden.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatsagent in gesprek is met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met KLM om te bevorderen dat er spoedig een basis is voor rapportage van de conform de Framework Agreement en het Akkoord Duurzame Luchtvaart te monitoren uitstootcijfers. Daarvoor is een operationele definitie nodig die kan aansluiten bij het vervolg op het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de Luchtvaartnota 2020–2050. Kan de Minister aangeven wat bedoeld wordt met «operationele definitie»? Kan de Minister tevens aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het ontwikkelen van deze operationele definitie en de basis voor rapportage van de te monitoren uitstootcijfers?*

Met een «operationele definitie» wordt bedoeld op het voor de monitoring van de afspraken voldoende scherp maken welke uitstoot precies onder de genoemde doelstelling valt en hoe KLM hierover rapporteert. Daarbij is het voor de staatsagent van belang om te weten op welke manier hij de gerapporteerde CO<sub>2</sub>-uitstoot kan (laten) controleren. Deze voorwaarden worden geoperationaliseerd en gereed gemaakt voor monitoring. In de tweede voortgangsrapportage zal de staatsagent daarop terugkomen.

*Air France-KLM heeft de ambitie om op het gebied van duurzaamheid vooraanstaand te zijn, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Naast het Japanse ANA is het de enige luchtvaartgroep die is opgenomen in de Dow Jones Sustainability World Index 2020. Kan de Minister toelichten waarom er slechts twee luchtvaartgroepen opgenomen zijn in de Dow Jones Sustainability World Index 2020? Wat zijn de criteria om opgenomen te worden in deze index en kan de Minister ingaan op het concurrentievoordeel voor Air France-KLM?*

De Dow Jones Sustainability Indices (DJSI) zijn maatstaven die zijn opgezet door commerciële partijen om de prestaties van mondiaal opererende bedrijven in de wereld te bepalen op het gebied van econo-

mische, milieu en sociale criteria. De indices dienen als standaard voor investeerders die duurzaamheidsprincipes in hun portfolio's integreren en vormen effectieve platforms en richtlijnen voor bedrijven die over willen schakelen naar een duurzame bedrijfsvoering.

De DJSI bestaan uit een set van globale en regionale standaarden. De indices hanteren een «beste van de klas»-benadering, wat betekent dat alleen bedrijven die meer voldoen aan duurzaamheidscriteria dan de meerderheid van vergelijkbare bedrijven, worden opgenomen in de index. Deze selectie leidt tot twee luchtvaartgroepen in deze index, of dit ook tot concurrentievoordeel voor Air France-KLM leidt is niet bekend.

*Kan de Minister daarnaast ingaan op recente oproep van KLM dat aanvullende overheidssteun nodig is in het licht van de wereldwijde coronapandemie?*

Het steunpakket dat in de zomer van 2020 aan KLM is verleend voorziet in de liquiditeitsbehoefte van KLM, aangezien de kaspositie van KLM als gevolg van COVID-19 was verslechterd door teruglopende inkomsten. Concreet betreft deze steun een garantstelling voor bankleningen van maximaal EUR 2,4 miljard en een directe lening van de staat van maximaal EUR 1 miljard.

In mijn Kamerbrief van 26 juni 2020 (Kamerstuk 29 232, nr. 41) over de totstandkoming van dit steunpakket heb ik aangegeven dat zowel KLM als de holding door dit steunpakket een hoge schuldenlast zullen krijgen. Hierdoor moet de kapitaalpositie van beide vennootschappen op termijn mogelijk verbeterd worden, waarbij een kapitaalinjectie van de aandeelhouders de meest logische oplossing lijkt.

Zoals aangegeven in mijn Kamerbrief van 6 april 2021 heeft het kabinet richting KLM de bereidheid uitgesproken om te onderzoeken of de kapitaalpositie van KLM op termijn versterkt dient te worden en indien dat het geval is, onder welke voorwaarden dit zou moeten gebeuren. In deze Kamerbrief is eveneens aangegeven dat het kabinet in een later stadium definitief besluit over eventuele kapitaalsteun.<sup>3</sup>

Omdat Air France-KLM een beursgenoteerd bedrijf is en informatie over een eventuele kapitaalsteun koersgevoelig is, kan het kabinet alleen informatie openbaar maken die ook door de onderneming bekend is gemaakt. Het kabinet heeft uw Kamer daarom eerder vertrouwelijk geïntformeerd en zal dit, indien nodig en wenselijk, in de toekomst blijven doen.

*De leden van de fractie van D66 lezen dat KLM «op schema loopt om in 2021 en 2022 ruimschoots aan de voorwaarden te voldoen» van een reductie van tenminste 15% van de beïnvloedbare kosten. Zij zijn geïnteresseerd in de maatregelen die KLM hiervoor genomen heeft en vragen naar een overzicht van de geplande en gerealiseerde kostenbesparingen in de komende jaren.*

In de eerste rapportage van de staatsagent werd beoogd een overzicht te geven van de voortgang van de implementatie en naleving door KLM van de gemaakte afspraken in het kader van het steunpakket voor KLM. Zo constateert de staatsagent in zijn eerste rapportage dat KLM een pakket aan maatregelen heeft genomen c.q. geïdentificeerd waardoor de onderneming op schema loopt om in 2021 en 2022 ruimschoots aan de voorwaarde inzake de reductie van beïnvloedbare kosten te voldoen. Deze

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 48.

maatregelen bestaan uit een combinatie van matiging van arbeidsvoorwaarden (onder meer een 20% reductie van de totale remuneratie voor het bestuur en topmanagement<sup>4</sup>), vermindering van het aantal medewerkers (ongeveer 5.750 FTE hebben de KLM-groep verlaten per ultimo augustus 2021), besparing op materieel en overige besparingen zoals op externe leveranciers en ketenpartners. In dat kader heeft KLM ook meer dan 90 initiatieven benoemd die een besparingspotentieel hebben, waardoor externe leveranciers en ketenpartners volgens de eerste rapportage van de staatsagent in 2021 naar verwachting circa 4%-punt bijdragen aan de kostenreductie van ten minste 15%.

Bij het geven van een overzicht moet echter rekening worden gehouden met de bedrijfsvertrouwelijkheid van bepaalde onderwerpen. In de begeleidende Kamerbrief bij de eerste rapportage van de staatsagent is eveneens aangegeven dat bepaalde informatie bedrijfsvertrouwelijk is en zich niet leent voor een openbare rapportage.

De verdere concrete invulling van de geplande en gerealiseerde kostenbesparingen bevatten zodanige bedrijfsvertrouwelijke informatie, waardoor deze informatie zich niet leent voor verdere openbaarmaking. De voortgang is uiteraard wel zorgvuldig beoordeeld door de staatsagent. Overigens geldt ook dat de geplande kostenbesparingen van tijd tot tijd wordt geüpdatet en daarmee geen statisch gegeven zijn. In de volgende rapportage zal de staatsagent opnieuw beoordelen of KLM op dit punt voldoende voortgang boekt.

*De leden van de D66-fractie begrijpen dat de vorderingen op de luchtvaartgerelateerde eisen moeilijker te kwantificeren zijn en dat de coronacrisis dit verder bemoeilijkt. Wel zouden zij graag nog wat opheldering zien over de vorderingen die volgens de staatsagent al wel reeds gemaakt zijn. De leden van de D66-fractie lezen bijvoorbeeld dat afgewacht moet worden tot de juridische verankering van de 29.000 nachtvluchten in het Luchthavenverkeersbesluit totdat gezien kan worden of KLM de afgesproken evenredige bijdrage levert aan de vermindering. Tegelijkertijd hebben zij in het advies reductie nachtvluchten (Kamerstuk 29 665, nr. 400) gelezen dat op dit moment sprake is van een transitieperiode voor de nachtvluchten waarin luchtvaartmaatschappijen vrijwillig hun nachtslots kunnen opgeven en omzetten naar een dagslot. Wat zijn de concrete plannen van KLM voor de reductie van de nachtvluchten voor 2030?*

De leden van de D66-fractie vragen naar de stand van zaken rond de reductie van nachtvluchten. Het ontwerp luchthavenverkeersbesluit (LVB) waar deze reductie onderdeel van uitmaakt en het onderliggende milieueffectrapport is in februari 2021 in procedure gebracht.<sup>5</sup> In de verzamelbrief luchtvaart van 3 november jl. is ingegaan op de stand van zaken in dit proces en het belang om tot vaststelling van het LVB te komen.<sup>6</sup>

Zoals ook in het advies reductie nachtvluchten is aangegeven start pas nadat het LVB in werking treedt start de genoemde transitieperiode. Zoals vermeld in de Kamerbrief wordt parallel met de wijziging van het LVB een Europese procedure doorlopen die van belang is voor het effectueren van het nieuwe maximale aantal nachtvluchten. Deze procedure moet op grond van verordening 519/2014 worden doorlopen als sprake is van een exploitatiebeperking. Deze procedure wordt thans voorbereid en kan worden afgerond als de besluitvorming over het LVB is doorlopen.

<sup>4</sup> (Kamerstuk 29 232, nr. 45).

<sup>5</sup> Kamerstuk, 29 665, nr. 399.

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 892.

*De leden van de D66-fractie ondersteunen de bevinding dat de coronacrisis een sterk vertekend beeld kan geven van de CO<sub>2</sub>-winst die is geboekt de afgelopen tijd. Zij zouden daarom graag nu, en in toekomstige rapportages, ook op andere wijze op de hoogte worden gehouden van de inspanningen die KLM levert om bij te dragen aan een duurzamere luchtvaart op de langere termijn, die niet afhankelijk is van een terugvallend aantal passagiers. De leden van de D66-fractie zien daarom graag uiteengezet welke andere CO<sub>2</sub>-besparende maatregelen getroffen zijn of investeringen gedaan zijn die kunnen leiden tot besparingen op de langere termijn. Hierbij is ook de vraag op welke wijze KLM heeft bijgedragen aan het aantrekkelijk maken van de trein als alternatief voor steden waar de trein een goede verbinding mee heeft, zoals Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf of Frankrijk.*

De duurzaamheidsvoorwaarden in de *Framework Agreement* zijn gericht op de totale (absolute) CO<sub>2</sub>-uitstoot, de (relatieve) CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer en op het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstof. Zoals de staatsagent in zijn eerste voortgangsrapportage opmerkt worden deze voorwaarden geoperationaliseerd en gereed gemaakt voor monitoring. In de tweede voortgangsrapportage zal de staatsagent daarop terugkomen. Hetzelfde geldt voor de medewerking van KLM aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart.

*De leden van de D66-fractie vragen daarnaast naar de plannen met het oog op het behoud van de netwerkfunctie van Schiphol. Wat zijn de vooruitzichten hiervoor? De leden van de D66-fractie zien het beoordelingskader van de staatsagent met interesse tegemoet en vragen wanneer dit kader met de Kamer wordt gedeeld.*

KLM is op Schiphol de belangrijkste aanbieder van luchtverbindingen met steden in Europa en de rest van de wereld die van grote waarde zijn voor Nederland. In het kader van de steun zal worden gemonitord hoe de netwerkqualiteit van de verbindingen op Schiphol door KLM zich ontwikkelt. De home carrier heeft zelf belang bij het onderhouden van routes naar de belangrijkste economisch relevante bestemmingen en zet verreweg de meeste capaciteit in naar dit soort steden.

Het nieuwe beleidskader voor netwerkqualiteit, dat is aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020–2050, zal o.a. toezien op zo nauwkeurig mogelijke monitoring van connectiviteit. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is momenteel bezig met de contouren hiervan. Zodra de uitwerking van het nieuwe beleidskader is afgerond, zal dit met de Kamer worden gedeeld. Naar verwachting zal dit in de loop van 2022 mogelijk zijn. Door de staatsagent wordt gewerkt aan een monitoringsmethode voor de tussenliggende periode, zodat de mate waarin KLM voldoet aan de afspraken ook voor die periode in kaart kan worden gebracht.

*Allereerst merken de leden van de PVV-fractie op dat KLM heeft aangegeven meer steun nodig te hebben als gevolg van het stoppen van de NOW-regeling per 1 oktober.<sup>7</sup> De leden van de PVV-fractie willen weten om hoeveel extra steun KLM vraagt en hoe de Minister dit beoordeelt. Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten welke gevolgen dit kan hebben voor het aflossen van 3,4 miljard euro van banken en de Nederlandse staat. Verwacht de Minister dat KLM opnieuw zal moeten ingrijpen in de organisatie?*

<sup>7</sup> Telegraaf.nl, 31 augustus 2021 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/1074475782/klm-aanvullende-steun-is-nodig>).

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar de hierboven opgenomen beantwoording van de vraag van de VVD-fractie waarin de Minister wordt verzocht om in te gaan op de recente oproep van KLM dat aanvullende overheidssteun nodig is in het licht van de wereldwijde coronapandemie.

*Voorts vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel KLM-medewerkers er in totaal wegens de coronacrisis hebben moeten vertrekken.*

Vanaf de start van de coronacrisis tot en met eind augustus 2021 hebben 5.750 FTE de groep verlaten. Deze medewerkers zijn niet als onderdeel van een gedwongen ontslagronde vertrokken.

*Klopt het dat Air France-KLM 1,5 miljard euro verlies heeft geleden in het tweede kwartaal van dit jaar?*

Air France-KLM heeft inderdaad in het tweede kwartaal van 2021 een verlies geleden van circa EUR 1,5 miljard.<sup>8</sup>

*Voortbouwend hierop willen de leden van de PVV-fractie weten hoe dit valt te rijmen met het gegeven dat KLM-directeur Pieter Elbers 535.000 euro verdiende. Kan de Minister tevens in kaart brengen wat de salarissen zijn van andere grootverdieners bij KLM?*

De vergoedingen van de gehele raad van bestuur van KLM waren in 2020 en 2019 als volgt (exclusief pensioengelden):

	Functie	Vast 2020	Variabel 2020	Totaal 2019
De heer Elbers	President en CEO	535.000	0	927.000
De heer De Groot	COO	390.000	0	549.000
De heer Swelheim	CFO	390.000	0	544.000

De raad van bestuur van KLM heeft, conform de voorwaarden onder het steunpakket, in 2020 20% ingeleverd op de vaste vergoeding. Voor het bestuur en topmanagement geldt bovendien dat er geen variabel inkomen wordt uitgekeerd zolang de steun aan de onderneming nog niet is terugbetaald.

*Verder willen de leden van de PVV-fractie weten of het klopt dat de boekwaarde eigen vermogen staatsdeelnemingen met ruim 10 miljard euro daalde<sup>9</sup>, hoe de Minister dit beoordeelt en welke gevolgen dit heeft. Kan de Minister dit bedrag uitsplitsen per staatsdeelneming?*

Zoals beschreven in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2020 bedroeg de totale boekwaarde van het eigen vermogen van de staatsdeelnemingen in 2019 EUR 38,6 mld. In 2020 is de totale boekwaarde gedaald naar EUR 27,9 mld. Dit betekent inderdaad dat er sprake is van een daling van ruim EUR 10 mld. over de boekwaarde van het eigen vermogen van staatsdeelnemingen. Voor een uitsplitsing van deze daling verwijs ik u naar het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2020 en specifiek de per deelneming opgenomen «Financieel overzicht»-tabellen.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Persbericht ([www.airfranceklm/en/system/files/q2\\_2021\\_press\\_release\\_en\\_0.pdf](http://www.airfranceklm/en/system/files/q2_2021_press_release_en_0.pdf)).

<sup>9</sup> FD.nl. 26 augustus 2021 (<https://fd.nl/economie-politiek/1409461/staat-verliest-fors-op-deelnemingen-waar-weer-minder-vrouwen-aan-de-top-staan-m4h1ca488q8g>).

<sup>10</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 353.

Net zoals veel andere bedrijven zijn ook staatsdeelnemingen geraakt door de COVID-19 crisis en de economische gevolgen hiervan. De stijgende trend in de boekwaarde van het eigen vermogen van de afgelopen 10 jaar is daarmee doorbroken. Dit heeft te maken met forse verliezen die in 2020 door de verschillende staatsdeelnemingen zoals NS, Schiphol, KLM en Air France-KLM zijn geboekt. Deze verliezen zijn grotendeels ten laste gekomen van het eigen vermogen van diezelfde staatsdeelnemingen.

Ik vind een goede vermogenspositie voor staatsdeelnemingen vanzelfsprekend van belang. Een goede vermogenspositie draagt bij aan de continuïteit van het bedrijf en de borging van de publieke belangen. Daarom is het van belang dat de staatsdeelnemingen voldoende reserves aanhouden. De meeste staatsdeelnemingen beschikken thans nog over voldoende reserves en een goede vermogenspositie. In de recente beantwoording Kamervragen Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen wordt tevens de ontvangen steunmaatregelen toegelicht.<sup>11</sup>

Bij een deelneming zoals KLM is de impact van de COVID-19 crisis zeer groot. Het kabinet heeft eerder besloten tot het verlenen van het steunpakket aan KLM vanwege het belang van KLM voor het intercontinentale bestemmingennetwerk op Schiphol. In mijn Kamerbrief van 6 april 2021 heeft het kabinet aangegeven bereid te zijn om te onderzoeken of de kapitaalpositie van KLM op termijn versterkt dient te worden en indien dat het geval is, onder welke voorwaarden.<sup>12</sup>

*De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM. Zij vragen onder meer aan de Minister of hij kan aangeven of de staatsagent van mening is dat de gedefinieerde voorwaarden voldoende zijn en voldoende passend zijn bij de situatie waarin KLM zich bevindt.*

Volgens de staatsagent betreffen de in het kader van het steunpakket gestelde voorwaarden een samenhangend geheel aan financiële, bedrijfseconomische en luchtvaartgerelateerde voorwaarden. Bij het opstellen ervan is de staatsagent niet betrokken geweest. De benoeming van de staatsagent is ingegaan per 4 november 2020, nadat in de zomer overeenstemming was bereikt over de voorwaarden en het door KLM opgestelde herstructureringsplan op 3 november 2020 door het kabinet was goedgekeurd.

De staatsagent constateert dat het geheel aan voorwaarden een brede reikwijdte en een meerjarige looptijd kent. Voorts is sprake van een combinatie van kwantitatieve voorwaarden die meteen gereed waren voor monitoring, en kwalitatieve voorwaarden die nog invulling en gaandeweg ook beoordeling vergen van de staatsagent. De gedefinieerde voorwaarden zijn vastgesteld door het kabinet. Het is de taak van de staatsagent om toe te zien op de naleving van deze voorwaarden.

*De leden van de CDA-fractie lezen dat de besparingen in lijn lopen met de gemaakte afspraken. Wel vragen zij in hoeverre kostenbesparingen een gevolg zijn van de coronamaatregelen wereldwijd en daarmee incidenteel en welk gedeelte van de kostenbesparingen structureel is. De leden van de CDA-fractie vragen in dat kader naar de kostenbesparingen na 2022 en of daar al meer duidelijkheid over is verkregen door de staatsagent.*

De staatsagent is daarover in overleg met KLM en zal er in de tweede voortgangsrapportage op terugkomen.

<sup>11</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 353.

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 8.



*De leden van de CDA-fractie vragen of er signalen zijn dat er afspraken gemaakt zijn om op enig moment dat er extra dividend uitgekeerd gaat worden, dit hoger zal uitvallen ter compensatie van de dividendpauze.*

Noch ik noch de staatsagent hebben signalen ontvangen dat er dergelijke afspraken gemaakt zijn.

*De leden van de CDA-fractie constateren dat de staatsagent niet is geconsulteerd ten tijde van de acquisitie van een meerderheidsbelang in Airtrade door KLM, terwijl dit wel een strategische acquisitie betrof die van invloed was op de activiteiten van de KLM-groep. De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden was dat de staatsagent niet geconsulteerd is. Welke gevolgen heeft een niet-consulteren van de staatsagent bij dergelijke besluiten, zo vragen de leden van de CDA-fractie. In het bijzonder vragen zij of niet consulteren bij dergelijke besluiten in het uiterste geval ook gevolgen kan hebben voor het steunpakket.*

Het is de staatsagent niet bekend waarom hij door KLM niet tijdig werd geconsulteerd over de acquisitie van het meerderheidsbelang in Airtrade. Zoals aangegeven in de eerste voortgangsrapportage zijn naar aanleiding hiervan afspraken gemaakt om in de toekomst wel tijdige consultatie te doen plaatsvinden.

*De leden van de CDA-fractie merken op dat KLM nog steeds een beloningsverhouding heeft waarbij de topman acht keer meer verdient dan de gemiddelde KLM'er en een van de weinige staatsdeelnemingen is die een dergelijk groot beloningsverschil kent. De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister dat beoordeelt.*

Aangezien ik als aandeelhouder niet ga over de individuele beloningen van bestuurders en werknemers, stuur ik ook niet op de beloningsverhoudingen bij staatsdeelnemingen. De sturing daarop is voorbehouden aan de staatsdeelnemingen zelf. Wel stuur ik actief op de openbaarmaking van deze beloningsverhoudingen. Ik vind het van belang dat staatsdeelnemingen openheid en inzicht bieden in de verhouding tussen de beloning van de voorzitter van de raad van bestuur en de mediaan van het loon van de overige werknemers. Sinds 2016 nemen de staatsdeelnemingen de beloningsverhoudingen op in hun jaarverslag. Ik rapporteer daar jaarlijks over in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen.

Uit het jaarverslag van KLM over het jaar 2020 blijkt overigens dat de verhouding tussen de jaarlijkse totale beloning van de CEO van KLM en de gemiddelde jaarlijkse totale beloning van een werknemer van KLM 7.6 bedroeg. Over het jaar 2019 betrof diezelfde verhouding nog 11.7.<sup>13</sup>

*De leden van de CDA-fractie constateren dat Schiphol haar prognose voor 2021 nog verder naar beneden heeft bijgesteld. In hoeverre is dat nog van invloed op de prognoses voor KLM, zo vragen de leden van de CDA-fractie.*

Op 27 augustus jl. heeft Schiphol haar halfjaarcijfers bekend gemaakt. Uit deze cijfers blijkt dat er in 2021 een herstel is opgetreden, maar dit herstel minder is dan Schiphol eerder had verwacht. Op basis hiervan heeft Schiphol zijn verwachtingen voor 2021 inzake het totale aantal passagiers op Schiphol naar beneden bijgesteld van 27–37 miljoen (zoals bekend

---

<sup>13</sup> KLM (2021). Annual report 2020, p. 102.

gemaakt op 19 februari 2021) naar 21–28 miljoen.<sup>14</sup> KLM kan, vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid en mogelijke koersgevoeligheid daarvan, geen openbare mededelingen doen over hun prognoses.

*De leden van de SP-fractie vragen zich af wat de reden is dat de rapportages vanuit de staatsagent halfjaarlijks worden verstrekt terwijl de staatsagent per kwartaal rapportages vanuit KLM ontvangt? De leden van de SP-fractie zijn van mening dat rapportages vanuit de staatsagent per kwartaal meer mogelijkheden bieden om als overheid tijdig bij te kunnen sturen indien blijkt dat niet aan de afspraken uit de overeenkomst tussen Air France-KLM en de Nederlandse Staat wordt voldaan. Kunnen de Ministers hierop reageren?*

Er is gekozen voor een halfjaarlijkse cyclus omdat een zodanige cyclus inzicht geeft in de ontwikkeling van de naleving van de voorwaarden door KLM.

Zoals onder meer aangegeven in de Kamerbrief van 11 juni 2021, heeft de staatsagent verschillende bevoegdheden om toezicht te kunnen houden op de naleving van de steunvoorwaarden. De staatsagent ontvangt niet alleen kwartaalrapportages van KLM, maar heeft ook andere informatie-rechten. Mocht hieruit blijken dat er bijgestuurd moet worden, dan beschikt de staatsagent over de bevoegdheden om dit tijdig te doen en het Ministerie van Financiën daarover te informeren.

*De leden van de SP-fractie maken zich ernstige zorgen over de gevolgen die de beoogde kostenbesparingen op arbeidsvoorwaarden zullen hebben voor de medewerkers van KLM. KLM is een voornamelijk werkgever met een groot en divers werknemersbestand met sterk uiteenlopende arbeidsvoorwaarden. De leden van de SP-fractie lezen in de rapportage van de staatsagent dat KLM op schema ligt om ruimschoots aan de voorwaarden te voldoen als het gaat om de afgesproken kostenreducties. Hoe ruim wordt de beoogde 15 procent overschreden en kunnen de Ministers toelichten hoe dit in de praktijk uitpakt voor de mensen op de werkvloer? Hoeveel arbeidsplaatsen dan wel fte zijn er sinds het uitbreken van de coronacrisis bij KLM precies verdwenen of zullen er nog verdwijnen en welke loonoffers zijn uiteindelijk gevraagd van de KLM-medewerkers?*

In verband met de bedrijfsvertrouwelijkheid kan ik niet ingaan op hoe ruim exact de ten minste 15% reductie van beïnvloedbare kosten zal worden overschreden. De staatsagent constateert wel dat KLM een pakket aan maatregelen heeft genomen c.q. geïdentificeerd waardoor de onderneming op schema ligt om aan de voorwaarden te voldoen.

Ook kan ik melden dat vanaf de start van de coronacrisis tot en met eind augustus 2021 5.750 FTE de groep hebben verlaten. Deze medewerkers zijn niet als onderdeel van een gedwongen ontslagronde vertrokken. Het is bij KLM nog niet bekend hoeveel arbeidsplaatsen er voor het resterende deel van 2021 nog zullen verdwijnen.

KLM heeft afspraken gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Voor de invulling van deze afspraken door KLM verwijs ik u naar de Kamerbrief betreffende de goedkeuring van het herstructureringsplan van 3 november 2020.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Schiphol (2021). Veel innovatie en een bescheiden herstel van het vliegverkeer Halfjaarbericht Royal Schiphol Group 2021, zie: <https://nieuws.schiphol.nl/veel-innovatie-en-een-bescheiden-herstel-van-het-vliegverkeer/>.

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 45.

*En wat is er terechtgekomen van de missie van de staat om de topman van Air France-KLM geen bonus van 2 miljoen euro te doen toekomen?*

Ik heb op de algemene vergadering van aandeelhouders van Air France-KLM in 2021 tegen de beloning over 2020 en het beloningsbeleid voor 2021 (waaronder de toekenning van een toekomstige, voorwaardelijke bonus) van de topman van Air France-KLM gestemd. Omdat andere aandeelhouders wel voor hebben gestemd, zijn op de algemene vergadering van aandeelhouders deze geagendeerde punten met meerderheid van stemmen aangenomen.

Ik heb ook buiten de algemene vergaderingen aandacht gevraagd voor het beloningenvraagstuk bij Air France-KLM. Dit blijf ik ook doen. Zo heb ik, zoals aangegeven in mijn Kamerbrief van 10 mei 2021, in contacten met Air France-KLM meerdere malen te kennen gegeven dat de Nederlandse staat het niet verdedigbaar vindt dat er een bonus, in welke vorm dan ook, wordt toegekend in een periode waarin de onderneming miljarden aan steun ontvangt als gevolg van de Covid-19 crisis.<sup>16</sup>

*De leden van de SP-fractie zijn benieuwd in hoeverre er op het gebied van besparing op arbeidsvoorwaarden is voldaan aan het geformuleerde uitgangspunt dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Kunnen de Ministers voor verschillende inkomenscategorïen specificeren welk percentages de medewerkers hebben moeten inleveren op hun voormalige inkomen? En kan daarbij tevens worden vermeld om hoeveel medewerkers per inkomenscategorie en beroepsgroep dit gaat?*

Zoals in de Kamerbrief betreffende de goedkeuring van het herstructureeringsplan van 3 november 2020 is vermeld heeft KLM afspraken met het personeel gemaakt over een bijdrage aan het verlagen van de kosten.<sup>17</sup> Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Werknemers die minimaal twee keer modaal verdienen leveren minimaal 10% in en werknemers die minimaal drie keer modaal verdienen leveren minimaal 20% in. In onderstaande tabel treft u een overzicht van hoeveel medewerkers per inkomenscategorie dit betreft, met als stand september 2021.

Voor de invulling van verdere afspraken door KLM verwijs ik u naar de Kamerbrief van 3 november 2020.

Inkomenscategorie	Aantal medewerkers
Tot 1x modaal	1.327
Tussen 1 en 2x modaal	17.254
Tussen 2 en 3x modaal	4.778
Meer dan 3x modaal	3.185

*Voorts vernemen de leden van de SP-fractie graag van de Ministers wat de matiging van de loonkosten heeft betekend voor de secundaire arbeidsvoorwaarden van de KLM-medewerkers. De leden van de SP-fractie merken op dat het afgelopen half jaar regelmatig berichten verschenen over medewerkers die weliswaar hun baan konden behouden, maar daarbij wel te maken kregen met andere zeer nadelige inkomenseffecten zoals het schrappen van onregelmatigheidstoelagen, het vervangen van vast werk voor goedkoop flexwerk, of het werken met deeltijdroosters waarbij deeltijders hun contracturen – als het aan KLM lag – over steeds meer werkdagen uitgesmeerd zouden krijgen. Houden*

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 49.

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 45.

*de Ministers bij de gemaakte afspraken naast de effecten op de primaire inkomens ook rekening met dergelijke bijkomende verslechtingen en zo nee, zijn zij bereid om dit mee te nemen bij de verdere monitoring van de afspraken?*

KLM heeft afspraken gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schoulers de zwaarste lasten dragen. KLM heeft voor de invulling van de reductie in arbeidsvoorwaarden waar nodig ook secundaire arbeidsvoorwaarden betrokken. De invulling van deze afspraken is aan KLM als werkgever. Een verdergaande monitoring door de staat dan thans al het geval ligt daarom niet voor de hand.

*De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat KLM volgens het Jaarverslag 2020 de doelstelling heeft om een beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vliegoperatie – waarmee wordt bedoeld de vluchten die uit Nederland vertrekken – in 2030 met 15 procent te realiseren ten opzichte van 2005. Aangezien de wereld in een klimaatcrisis verkeert, is dit een weinig ambitieuze doelstelling, zo vinden de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Zij lezen bovendien dat KLM in 2019 al 4 procent onder het niveau van 2005 zat. Zij vragen zich af: kan deze doelstelling worden opgeschroefd, aangezien het er zo op lijkt dat de huidige doelstelling al twee jaar niet uitdagend genoeg is. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat erop wijzen dat de luchtvaart rigoureus zal moeten krimpen, omdat de leefbaarheid van de aarde in het gedrang is gekomen. Paradoxaal genoeg kunnen de leningen met hoge rentes niet worden terugbetaald zonder groei. Hoe verhoudt de reductiedoelstelling zich tot de veronderstelde groei die moet plaatsvinden? Hoe reflecteert de staatsagent op dit spanningsveld?*

Bij het sluiten van het duurzame luchtvaartakkoord is rekening gehouden met 1.5% groei van de luchtvaart per jaar. Als er wordt uit gegaan van groei dan zullen luchtvaartmaatschappijen nog steeds inspanningen moeten doen om in 2030 de gevraagde reductie te realiseren.

De PlanMER bij de Luchtvaartnota laat ook zien dat gematigde groei mogelijk is binnen de door het kabinet gestelde klimaatdoelen voor de luchtvaart. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt momenteel een CO<sub>2</sub>-plafond uit. Onderdeel van dat proces is onder andere het uitvoeren van een integrale effectenstudie. Hieruit volgen de meest actuele inzichten over de mate waarin sprake is van een spanningsveld. Over de uitwerking van een CO<sub>2</sub>-plafond is uw Kamer onlangs nader geïnformeerd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat<sup>18</sup>. De staatsagent zal nader ingaan op de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden van het KLM-steunpakket in de volgende voortgangsrapportage.

*De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO<sub>2</sub>-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton er al sinds 1 maart 2019 ligt. Hoeveel CO<sub>2</sub>-ruimte zou KLM onder dit plafond mogen innemen, naar rato van het huidige marktaandeel? En wat betekent dit vervolgens voor andere luchtvaartmaatschappijen? Hoeveel CO<sub>2</sub>-ruimte blijft er dan over voor andere luchtvaartmaatschappijen?*

Onderdeel van de uitwerking van een CO<sub>2</sub>-plafond is de verdeling van de nationale CO<sub>2</sub>-doelstellingen over verschillende partijen. Zoals reeds is

<sup>18</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 889.

aangegeven wordt uw Kamer over de uitwerking van een CO<sub>2</sub>-plafond nader geïnformeerd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

*De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben tijdens het algemeen overleg Staatsdeelnemingen van 3 februari 2021 de toezegging gekregen dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO<sub>2</sub>-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton zou worden meegenomen «in de bespiegelingen over de toekomst van deze onderneming». Wanneer vinden deze bespiegelingen plaats, wie nemen daaraan deel en hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kan de staatsagent hierover rapporteren?*

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt momenteel een CO<sub>2</sub>-plafond uit. Onderdeel van dat proces is onder andere het uitvoeren van een integrale effectenstudie. Hierin zal onder andere worden gekeken naar de bedrijfseconomische gevolgen van zo'n plafond.

*De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de staatsagent ook zal rapporteren over de prestaties van KLM bij het terugdringen van vlieghinder. Hoe verhoudt het terugdringen van de vlieghinder zich tot de groei die nodig is om de leningen terug te betalen? Hoe ziet de staatsagent dit? Hoe gaat hij de prestaties van KLM op dit vlak meten? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat vliegtuigen geluidsverstoring veroorzaken in Natura 2000-gebieden. Dit zijn binnen de EU beschermde natuurgebieden, geregeld (onderdeel van) stiltegebieden, en tevens gebieden waar mensen graag recreëren. Vormt KLM hier een uitzondering op onder vliegtuigmaatschappijen of veroorzaakt ook KLM geluidsverstoring in Nederlandse Natura 2000-gebieden? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken in dit kader nog op dat de gemeente Nieuwkoop bij het Natura 2000-gebied «Nieuwkoopse Plassen en De Haeck» ligt, dat vrijwel volledig in stiltegebied valt dat groter is dan het Natura 2000-gebied zelf. Erkent de Minister de economisch-recreatieve waarde van stiltegebieden? Wat rechtvaardigt de uitzonderingspositie van luchtvaartmaatschappijen in stiltegebieden en beschermde natuurgebieden en op grond waarvan valt deze uitzonderingspositie die gewone burgers en andere sectoren niet hebben, te legitimeren? Hoeveel geluidsverstoring veroorzaakt KLM in Natura 2000-gebieden en stiltegebieden in Nederland? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren is van mening dat het kabinet als aandeelhouder moet zorgen dat KLM beschermd natuurgebied en stiltegebied respecteert en daar dus geen geluidsverstoring veroorzaakt. Hoe gaat de staatsagent het geluid dat wordt veroorzaakt door KLM in beschermde natuurgebieden en stiltegebieden meten en hoe gaat hij bepalen hoe KLM presteert op het gebied van hinder terugdringen? Op welke manier leiden de voorwaarden op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder tot minder vliegbewegingen door KLM? Kan de staatsagent rapporteren over de manier waarop de prestaties van KLM op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder, hebben geleid tot minder vliegverkeer?*

De staatsagent ziet toe op de voortgang van de implementatie en naleving van de gemaakte afspraken in het kader van het steunpakket voor KLM in juni 2020 door KLM. Reductie van geluidhinder op specifiek Natura 2000 gebieden is hiervan geen onderdeel.

Verduurzaming en het terugdringen van hinder kan ook bereikt worden op een andere wijze dan reductie van het vliegverkeer. Voor wat betreft het monitoren ten aanzien van hinderbeperking geldt dat KLM zich heeft gecommitteerd aan de uitvoering van het hinderreductieplan dat door Schiphol en LVNL is opgesteld. Het uitvoeringsplan draagt bij aan het

verbeteren van de hinderbeleving. Aan een extern bureau is gevraagd om een toets uit te voeren ter beoordeling van het ambitieniveau van dit plan. Daar wordt op dit moment aan gewerkt en naar verwachting wordt dat eind dit jaar afgerond. Mede op basis van de resultaten van deze toets zal worden bezien in welke mate KLM heeft voldaan aan de realisatie van de maatregelen in dit plan. Voor wat betreft de bijdrage van KLM met betrekking tot de beperking van nachtvluchten en daarmee nachtelijke hinder verwijs ik u naar de rapportage van de staatsagent en de vragen van de leden van D66 en Groep Haga van dit schriftelijk overleg.

Het belang van stiltegebieden wordt onderkend, daarom worden in het kader van het volwaardig meewegen van het milieu in de besluitvorming over een nieuw luchthaven(verkeer)besluit effecten van luchthavenluchtverkeer op stiltegebieden onderzocht in een MER. Bijvoorbeeld voor Schiphol zijn de effecten op stiltegebieden beschreven in het MER NNHS.<sup>19</sup> Er is wat dat betreft geen sprake van een uitzonderingspositie van luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van andere sectoren.

De geluidverstoring van KLM specifiek is hierin niet onderzocht en daartoe is ook geen aanleiding. Voor alle vliegmaatschappijen die van en naar Schiphol vliegen, zijn de effecten op stiltegebieden in het MER NNHS<sup>20</sup> beschreven.

Inzake het kunnen terugbetalen van de lening: de financiering en daar aan verbonden voorwaarden zijn gericht op het toekomstbestendig maken van KLM. Door hinderbeperking en verduurzaming via deze voorwaarden onderdeel te maken van het herstel de luchtvaartmaatschappij wordt bijgedragen aan dit proces.

*De leden van de SGP-fractie hebben vragen over de aanpassingen van de arbeidsvoorwaarden als onderdeel van de afspraken. Is er inmiddels al meer bekend over de verdere invulling van het voorstel dat gedaan is, waarmee werknemers inleveren op hun arbeidsvoorwaarden?*

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar de hierboven opgenomen beantwoording op de vragen van de leden van de SP-fractie over de ernstige zorgen die zij zich maken over de gevolgen die de beoogde kostenbesparingen op arbeidsvoorwaarden zullen hebben voor de medewerkers van KLM.

*Worden er maxima gesteld aan de percentages waarmee de arbeidsvoorwaarden van lage en middeninkomens kunnen worden versoerd? Of geldt hier net als voor de hoogste inkomens een minimaal percentage?*

KLM heeft afspraken gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Voor de percentages per beroepsgroep verwijs ik u naar de Kamerbrief van 3 november 2020.

*Daarnaast vragen de leden van de SGP-fractie naar de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie van de leden Stoffer en Slootweg over werknemers tot anderhalf keer modaal zo veel mogelijk ontzien (Kamerstuk 35 505, nr. 17). In de brief wordt gewezen op het feit dat werknemers met een modaal inkomen ook inleveren op hun arbeidsvoorwaarden. Komt deze invulling overeen met de invulling die overeengekomen is, en waarnaar verwezen wordt in de brief van 3 november 2020 (Kamerstuk 29 232, nr. 45)?*

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 399.

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 399.

Het herstructureringsplan van KLM is in lijn met de door de Kamer aangenomen motie Stoffer en Slootweg om werknemers tot anderhalf keer modaal zoveel mogelijk te ontzien. De invulling zoals omschreven in de Kamerbrief van 3 november 2020 komt tevens overeen met deze motie.

*De leden van de Groep Van Haga lezen het volgende: «In het gebruiksjaar 2019 bedroeg het totale aantal nachtvluchten op Schiphol 30.112, waarvan 20.359 door de KLM-groep. De ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit waarmee de eerste stap naar 29.000 nachtvluchten juridisch wordt verankerd, is in procedure. Dit geldt ook voor de mogelijk daaropvolgende, voorwaardelijke reductiestappen naar 27.000 en daarna naar 25.000 nachtvluchten, die een separate wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit zullen vereisen.» De leden van de Groep Van Haga vragen of de nachtvluchten die geschrapt zijn mogelijk worden herverdeeld over andere vliegvelden in Nederland of dat deze verplaatst worden naar overdag.*

Met de reductie van het aantal nachtvluchten wordt niet een reductie van het totaal aantal vluchten op Schiphol beoogd. Wanneer er capaciteit op andere momenten van de dag beschikbaar is, dan zouden vluchten uit de nacht verplaatst kunnen worden naar een ander moment gedurende de dag. Een op Schiphol verworven slot kan niet zonder meer worden overgeheveld naar een andere luchthaven, daarbij kennen deze luchthavens veelal beperkingen voor het uitvoeren van vluchten in de nachtperiode.

*Voorts vragen deze leden hoe het zit met de concurrentiepositie van Schiphol t.o.v. andere Europese concurrerende vliegvelden in de buurt als de afname van nachtvluchten juridisch wordt vastgelegd.*

Ten aanzien van de concurrentiepositie van Schiphol in relatie tot de concurrerende Europese luchthavens is uw Kamer in juni 2020 geïnformeerd.<sup>21</sup> Deze brief gaat in op het belang van nachtvluchten voor het zogenaamde hub-and-spoke model op de luchthaven. Vanwege dit belang voor de operatie zet het kabinet ook in op een zorgvuldig proces bij de vermindering van nachtvluchten. Zoals ook in deze kamerbrief wordt toegelicht is er in vergelijking met andere Europese luchthavens een evenwichtig beeld waarneembaar wanneer de tijdsperioden die als «nacht» worden aangeduid gelijk worden getrokken. Dit geldt ook voor het beoogde aantal van 29.000 nachtvluchten, vergeleken met bijvoorbeeld Londen Heathrow (ca. 27.500 nachtvluchten in 2019).

---

<sup>21</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 392.