

De vaste commissie voor Financiën heeft op 8 november 2019 aanvullende vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën voorgelegd naar aanleiding van het schriftelijk overleg over de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM (Kamerstuk 31 936, nrs. 392 en 664).

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schukkink

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de nagezonden beantwoording van de Minister. Deze leden aanvaardden de verontschuldigingen van de Minister en rekenen zichzelf ook aan dat zij de omissie niet eerder hebben gemerkt. Over de indertijd gestelde vragen en de daarop gegeven antwoorden hebben zij thans geen vragen meer.

De leden van de VVD-fractie zouden het waarderen als de Minister zijn appreciatie kan geven op de huidige situatie bij Air France-KLM. Heeft het bedrijf voldoende groeikansen op Schiphol? Zijn er voldoende middelen om de vloot te verduurzamen? En hoe verhoudt Air France-KLM zich op die punten tot concurrenten in de rest van Europa en het Midden-Oosten? De leden van de VVD-fractie hechten zeer aan het behoud van verbindingen en daarmee de werkgelegenheid op en rond de Luchthaven Schiphol en zien Air France-KLM als zeer belangrijke factor daarbij.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Minister met zijn antwoorden op de vragen van de commissie uit 2017 over de in 2017 nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM. Naar aanleiding van een aantal nieuwe ontwikkelingen, met name de aankoop van aandelen in Air France-KLM door de Nederlandse staat en de Air France-KLM-presentatie voor beursanalisten in Parijs op dinsdag 5 november 2019<sup>1</sup>, vragen de voorgenoemde leden of de Minister kan reageren op een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie lezen in de beantwoording dat het aandelenbelang van Delta Airlines en China Eastern (8,8%) volgens de Minister geen invloed heeft op de governance van Air France-KLM, noch op de afspraken die met de Nederlandse staat en Franse staat zijn gemaakt, zoals de staatsgaranties. Kan de Minister toelichten hoe Delta Airlines en China Eastern hun aandelenbelang hebben gebruikt in de afgelopen twee jaar en wat hun stemgedrag is geweest in het one-tier board van Air France-KLM? Wat is er afgelopen twee jaar besproken in het one-tier board van Air France-KLM over internationale vluchten en de hubfuncties van beide thuishavens (Paris-Charles de Gaulle en Schiphol)? Hoe is de aandelenaankoop van de Nederlandse staat bij Delta Airlines en China Eastern geland? Hoe is de samenwerking tussen de Nederlandse staat, Delta Airlines en China Eastern? En kan de Minister toelichten hoe de samenwerking met Delta Airlines en China Eastern de verhoudingen binnen Air France-KLM hebben veranderd, met een nadere toelichting op rol en positie van de ondernemingsraad van KLM?

De leden van de fractie van D66 lezen verder in het Telegraafbericht over de eerder genoemde presentatie «Groei KLM beknot door Franse piloten» (6 november 2019) dat Air France voor ieder langeafstandsvliegtuig dat KLM krijgt 2,5 langeafstandsvliegtuigen erbij krijgt. Kan de Minister uiteenzetten hoe dit zich verhoudt tot de afspraken met de Nederlandse staat? Wat betekent dit voor de hubfunctie van Schiphol in de toekomst? Betekent dit dat er een onevenredige toename komt in het aantal internationale vluchten door Air France-KLM vanuit Parijs in verhouding tot Schiphol? Is dit besloten met instemming van de Nederlandse staat als aandeelhouder? En is dit besloten met instemming van Delta Airlines en China Eastern?

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via <https://www.airfranceklm.com/en/news/air-france-klm-investor-day-2019>.

Tot slot vernemen de leden van de D66-fractie graag of het klopt dat Air France-KLM voornemens is een oplopend progressief dividenduitkeringsbeleid («progressive step-up dividend policy») te voeren en dat zij voornemens is dit beleid in te zetten vanaf een positief bedrijfsresultaat van € 1,9 miljard. Klopt het dat volgens de prognoses van Air France-KLM zelf een dergelijk positief bedrijfsresultaat niet bereikt wordt in 2019, 2020, 2021 of 2022? Herinnert de Minister zich dat hij in zijn brief van 26 februari 2019<sup>2</sup> heeft geschreven dat tegenover hogere rentelasten, als gevolg van de stijging van de overheidsschuld veroorzaakt door de aankoop van de aandelen, mogelijk hogere opbrengsten staan, als gevolg van dividendopbrengsten? Kan de Minister aangeven hoeveel er sinds de aankoop van de aandelen is uitgegeven aan extra rentelasten als gevolg van de stijging van de overheidsschuld veroorzaakt door de aankoop?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GL***

De leden van de fractie van GroenLinks hebben enkele vragen over de nieuwe strategische samenwerking Air France-KLM.

Kan de Minister reageren op de groei van Transavia door met name de groei van het aantal routes vanuit Parijs? Wat was het perspectief van Transavia geweest zonder de samenwerking tussen KLM en Air France?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering hoe de verduurzamingsopgave eruit gaat zien voor Air France-KLM. Wat is het investeringsprogramma voor vlootvernieuwing? Hoe zit het met het schrappen van veel korteafstandsvluchten van Air France en het vervangen hiervan door treinreizen? Kan KLM hiervan leren? Overweegt Air France-KLM dit reizigersdeel te behouden door combinaties van trein/vliegtuig te verkopen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe de toekomst van de hubfunctie van Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle eruitziet nu er steeds meer rechtstreeks wordt gevlogen en het verschil tussen zakelijke en vrijetijdsreizigers steeds meer vervaagt.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen de regering te reageren op het bericht dat de winstgevendheid van KLM is toegenomen doordat Schiphol niet verder kan groeien.

Hoe kan een verdere beperking van de groei en schaarste aan slots uitpakken voor de toekomst van Air France-KLM?

Wat zijn de gevolgen voor het bestemmingsnetwerk van KLM en van Air France-KLM? Welke gevolgen heeft dit voor de samenwerking?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren***

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben zich vanaf het begin uitgesproken tegen de aankoop van aandelen Air France-KLM<sup>3</sup>. Deze leden vinden het onverantwoord om, in een tijd waarin een maximale inspanning moet worden geleverd om onze klimaatdoelstellingen

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 579.

<sup>3</sup> Handelingen II 2018/19, 58, item 29, p. 9–10 en opiniestuk Lammert van Raan (Trouw, 21 maart 2019): <https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties~bba93a01/>.

bereikbaar te houden, 744 miljoen euro uit te geven aan aandelen in een fossiel bedrijf als Air France-KLM. Het is alsof de Nederlandse staat op het einde van het kolentijdperk nog even flink investeert in kolenmijnen. De luchtvaartsector zou juist sterk moeten krimpen om de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te respecteren. Eerder nam de Tweede Kamer al de motie-Van Raan/Kröger aan, die de regering oproept om grenswaarden te ontwikkelen voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid<sup>4</sup>. Erkent de Minister in dat kader dat een flinke krimp van het aantal vluchten zeer verstandig zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Terwijl de regering nog steeds treuzelt met het nemen van voldoende klimaatmaatregelen om onze klimaatdoelstellingen mee te halen, maakte de regering wel in alle haast de financiële middelen vrij voor de aankoop van aandelen Air France-KLM, zo merken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren op. Ondertussen blijkt keer op keer dat Nederland onvoldoende inspanningen levert om haar klimaatdoelstellingen te halen<sup>5</sup>. Erkent de Minister dat, in het licht van het falende klimaatbeleid van deze regering, de investering in Air France-KLM, een icoon van de fossiele economie, op geen enkele manier valt uit te leggen aan toekomstige generaties, de klimaatstakers, scholieren en studenten die terecht voor hun eigen toekomst opkomen? Erkent de Minister dat deze generatie recht heeft op fors ingrijpen door de overheid?

Terwijl de luchtvaartsector enorm veel broeikasgassen uitstoot, mag de sector grotendeels zijn eigen duurzaamheidsdoelstellingen bepalen, zo benadrukken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Het wekt geen verbazing dat de sector met volstrekt ontoereikende plannen kwam aanzetten. Terwijl grootschalige investeringen nodig zijn in duurzame alternatieven voor (internationaal) vervoer, waarbij Schiphol zich bijvoorbeeld zou kunnen ontwikkelen tot spoorknoppunt, blijft de luchtvaartsector profiteren van o.a. onverantwoord goedkope tickets en belastingvrije kerosine. Ziet de Minister hier ook een spanningsveld? Zo nee, waarom niet? Erkent de Minister dat de reeks uitzonderingsposities van de luchtvaartsector, in de context van het wereldwijde klimaatvraagstuk, onhoudbaar is geworden? Wat gaat de Minister doen om het aandeelhouderschap zodanig in te richten dat Air France-KLM effectief gaat bijdragen aan de klimaatdoelstellingen door zich voor te bereiden op de onvermijdelijke krimp van de luchtvaartsector?

Een van de onderliggende problemen, zo merken de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren op, is dat Nederland een verzorgingsstaat is voor multinationals. De situatie rond Air France-KLM doet denken aan de steun voor Unilever en Shell tijdens rel over de dividendbelasting. De Nederlandse staat werpt zich op als redder van het neoliberale grootbedrijf op kosten van de belastingbetaler. Kent de Minister het rapport «Tijd voor transitie» van De Nederlandsche Bank, waarin wordt opgemerkt dat het risico om nog te investeren in aandelen in CO<sub>2</sub>-intensieve sectoren substantieel is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie waarschuwden direct dat de onverantwoorde aanschaf van de aandelen Air France-KLM tot grote verliezen zou leiden. Het was volgens deze leden niet de vraag of de aandelen Air France-KLM afgewaardeerd zouden moeten worden, maar

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 600.

<sup>5</sup> Klimaatzaak Urgenda, uitspraak Gerechtshof Den Haag, hoger beroep (9 oktober 2018): <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:GHDHA:2018:2591> en PBL, Klimaat- en Energieverkenning 2019: <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2019>.

wanneer. Aandelen in fossiele bedrijven zijn straks immers de «stranded assets» van de fossiele economie<sup>6</sup>. De voorspelling van deze leden kwam al snel uit. Deze leden vragen de Minister te bevestigen dat de Nederlandse staat inmiddels 129 miljoen euro heeft zien verdampen (7 november 2019) en dat dit een gelijk staat aan een negatief rendement van ruim 17%.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen op welke wijze de Minister uitvoering heeft gegeven aan de motie-Van Raan<sup>7</sup>, waarin onder meer investeringen in de fossiele industrie en de transportsector als mogelijke stranded assets worden bestempeld. Is bij de besluitvorming van de aankoop van aandelen Air France-KLM een risicoanalyse gemaakt over de ontwikkeling van de waarde van deze aandelen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke risico's zijn hierbij in kaart gebracht? Zijn de risico's met betrekking tot een algehele krimp van de luchtvaart, de risico's van de verdere stijging van de temperatuur en de gevolgen daarvan voor de luchtvaart en de risico's van de impact van de luchtvaart op het milieu (bijvoorbeeld de uitstoot van stikstof door luchtvaart die mogelijk hoger blijkt te zijn) en de gevolgen daarvan voor de luchtvaart en daarmee de aandelenkoers van Air France-KLM meegenomen? Welke, indien de risico's in kaart zijn gebracht, mitigerende maatregelen zijn daarbij voorgesteld?

---

<sup>6</sup> Opiniestuk Lammert van Raan (Trouw, 21 maart 2019): <https://www.trouw.nl/opinie/de-echte-rekening-van-de-overheidsinvestering-in-klm-is-voor-toekomstige-generaties~bba93a01/>.

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 300, nr. 58.