

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1162

Vragen van de leden **Nijboer** (PvdA) en Paternotte (D66) aan de Minister van Financiën over *het bericht «KLM moet krimpen ten faveure van Franse piloten»* (ingezonden 11 december 2019).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën) (ontvangen 20 december 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «KLM moet krimpen ten faveure van Franse piloten»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 t/m 6

Klopt het dat KLM versneld een Boeing 747 uit de vloot moet halen als gevolg van afspraken met de Franse pilotenvakbond SNPL?

Kunnen er in Frankrijk eenzijdig besluiten genomen worden die KLM raken? Op welke manier had KLM invloed op dit besluit?

Klopt het dat Air France 2,5 toestellen krijgt voor ieder nieuw KLM-toestel? Waar is deze afspraak op gebaseerd? In hoeverre was KLM betrokken bij de besluitvorming?

Wat betekent deze afspraak voor de toekomst van KLM? In hoeverre is KLM nu beknot in het voeren van beleid dat goed is voor KLM, onafhankelijk van de gevolgen voor Air France?

Waarom is er gekozen voor afspraken die KLM raken, terwijl het volgens de berichtgeving Franse problemen betreffen?

Antwoord 2 t/m 6

In het genoemde bericht wordt gerefereerd aan de zogenoemde «productiebalans», dit betreft afspraken die tussen Air France, KLM en de verenigingen van piloten van de ondernemingen na de fusie zijn gemaakt. Het zijn dus afspraken op bedrijfsniveau waarbij noch de Nederlandse overheid noch de Franse overheid betrokken zijn. Aangezien het om afspraken gaat waarbij meerdere partijen zijn betrokken en die op meerdere partijen van invloed zijn, vindt de staat het uiteraard van belang dat de verschillende partijen

¹ De Telegraaf, 9 december 2019 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/2138349518/klm-moet-krimpen-ten-faveure-van-franse-piloten>)

gezamenlijk tot een oplossing komen. Afspraken over de operationele activiteiten zijn echter een verantwoordelijkheid van het uitvoerend bestuur van de onderneming. De staat heeft hier als aandeelhouder dus geen formele rol in. In mijn gesprekken met het bestuur is er uiteraard wel aandacht voor deze kwestie.

Het netwerk van KLM heeft zich de afgelopen jaren goed kunnen ontwikkelen op de hub Schiphol. Het is uiteraard van belang dat KLM voldoende ruimte en middelen krijgt om zich ook de komende jaren te blijven ontwikkelen. Dit is ook in het belang van de holding.

Vraag 7

Is de Staat als aandeelhouder geïnformeerd over deze afspraak? Zo ja, wanneer en op welke wijze is dat gebeurd? Zo nee, had de Staat geïnformeerd moeten worden?

Antwoord 7

We spreken met de onderneming over verschillende onderwerpen. In dergelijke gesprekken wordt altijd benadrukt dat KLM middels het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol van groot belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Afspraken over operationele onderwerpen zijn echter een verantwoordelijkheid van het uitvoerend bestuur van de onderneming. De staat heeft hier als aandeelhouder dan ook geen formele rol in.

Vraag 8

Op welke wijze gaat u het verworven belang in KLM benutten om afspraken te voorkomen die niet in het belang zijn van KLM en Nederland?

Antwoord 8

Door het aandelenbelang is de Nederlandse staat één van de grootste aandeelhouders van Air France – KLM geworden. De staat wordt hierdoor op de hoogte gesteld van belangrijke ontwikkelingen en boardbesluiten. Dit zorgt voor tijd om benodigde informatie in te winnen, een standpunt in te nemen en indien nodig dit standpunt mee te geven aan de vertegenwoordiger van de staat in de board. Sinds de aandelenaankoop heb ik geregeld contact met het bestuur van de onderneming. Het belangrijkste is dat het Nederlandse publieke belang goed geborgd wordt en dat zal dan ook leidend zijn bij het bepalen van het standpunt van de staat op alle verschillende onderwerpen waar de onderneming mee te maken krijgt.