

## Overheveling van delen van KLM naar Frankrijk

Aan de orde is het **debat** over **overheveling van delen van KLM naar Frankrijk**.

De **voorzitter**:

Ik heet de minister van Financiën en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Ik geef het woord aan de heer Graus namens de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik ben het langzamerhand ook zat om hier iedere keer te staan in het belang van de bv Nederland en KLM omdat ik vind dat er te weinig gebeurt. Onlangs is — daarvoor is ook het spoedig debat aangevraagd dat is gesteund door de Kamer: ik mag niet meer spreken van een spoeddebat — het Trust Together-plan gepresenteerd door de holding Air France-KLM. Ik wil daar toch bij gezegd hebben dat de huidige topman van Air France-KLM een jeugdvriend is van de Franse president. Daar begint het namelijk al: ze hebben heel hechte banden. Met andere woorden: de Franse president heeft er gewoon aan mee geregisseerd. Laten we gewoon eerlijk tegen elkaar zijn en zeggen dat dit zo is.

Dit is meteen mijn grootste zorg. Wij staan hier namelijk al jarenlang met dezelfde verhalen. De Fransen kopen en kochten extra macht en positie en Nederland blijft toekijken. Dat staat letterlijk in de brief.

Nou, in het programma Trust Together staat niets over de overheveling van de onderhoudsdivisie, 4.000 banen. Dat is een voornemen. Het is een zeer winstgevende divisie van KLM. Die heet Engineering & Maintenance. Sorry dat ik Engelse woorden gebruik, maar zo heet die divisie. Die wordt overgeheveld. Wat zijn daarvan de gevolgen? Hoeveel van die 4.000 banen worden dadelijk ingenomen door Fransen? Hoeveel gaan er verdwijnen?

Het mogelijk overhevelen van delen van de vloot, dat netwerk, ligt nog open. We hebben dus niks aan dat programma. Dat is wollig geneuzel! Het is leuk: KLM mag meer samenwerken met Transavia en noem maar op. Maar we hebben daar allemaal niets aan. Concreet staat er niets in. Het is een wollig neuzelverhaal.

Waarom een aangekondigde review van die onderhoudsdivisie? Waarom? Er zijn toch duidelijke afspraken gemaakt? Dat stond toch in de Kamerbrieven die wij van de regering hebben gehad in mei en in november 2015? Daar staat het in: geen verdere overhevelingen. Zelfs de minister van Financiën, die naast mij zit, pleit voor een zelfstandige KLM en pleit ervoor dat er geen delen van KLM overgeheveld worden naar de Franse holding in Parijs. Door wie is dat Trust Together-plan vanuit Nederland gezien en goedgekeurd? Daar ben ik eens benieuwd naar. En wat betekent de aanstelling van de operationeel directeur bij Air France voor de positie van onze president-directeur van KLM, die we graag willen behouden? KLM had nooit verkocht mogen

worden. Laat dat duidelijk zijn. Maar dat is nu eenmaal zo, dus we moeten second best handelen.

Wie gaat de nieuwe baas worden bij de Engineering & Maintenance-divisie van Air France-KLM? Wie gaat dat zijn? Gaat dat een Nederlander worden? Nou, ik zeg u van niet. Dat zal ook een Fransman zijn. We laten ons altijd de Hollandse kaas van het Franse stokbrood vreten door die Fransen en we kijken en doen niks. Welke gevolgen heeft de scheiding van de onderhoudsdivisie van KLM met die 4.000 arbeidsplaatsen met een omzet van miljoenen, van tientallen miljoenen, met langdurige contracten met Aziatische airlines? Dat gaat nog een parlementaire enquête worden. Ik garandeer het.

We moeten niet meer blijven kijken. Ik wil graag — ik wil dit echt vanavond hebben, liefst mondeling zodat ik geen moties hoeft in te dienen; daar krijg ik namelijk ook diarree van zo langzamerhand — dat de minister en de staatssecretaris die hier namens de regering aanwezig zijn, ons toezeggen dat de afspraken die ze in mei 2015 in de brief hebben bevestigd en die ze in november 2015 hebben herbevestigd, keiharde garanties worden. Ik wil dat dit gebeurt, zeker naar ons als leden van de Staten-Generaal, die de regering moeten controleren en die de bv Nederland moeten bewaken en ook zo'n prachtig bedrijf als KLM. We willen niet meer dat boterzachte memorandum of understanding, want dat stelt helemaal niets voor; dat is boterzacht. We willen keiharde garanties, desnoods op ministerieel niveau. We willen staatsgaranties hebben: we willen geen overhevelingen van KLM-onderdelen en we willen die zelfstandige positie gegarandeerd hebben.

Ik vraag de regering tot slot om in kaart te brengen wat de gevolgen kunnen zijn van de uitwerking van het programma Trust Together voor KLM, Schiphol en de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Ik wil ook dat de regering gaat bezien hoe de Nederlandse Staat een even groot belang als de Franse Staat kan nemen in de holding Air France-KLM, want dan pas hebben wij de macht en kracht die wij nodig hebben.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Om te voorkomen dat de minister van Financiën weer de rest van de week dat liedje in zijn hoofd heeft, zal ik maar niet beginnen over de Poppys. Maar goed, het lijkt er wel een beetje op, want als je het programma Trust Together leest, krijg je de indruk dat er weinig nieuws onder de zon is behalve de nieuwe maatschappij Boost, die is voorzien. Is de appreciatie van de regering ook dat er nu rust in de tent is? Dat is natuurlijk de kern van de zaak. De kernvraag is ook of de brief van maart 2015 waar we het twee weken geleden ook over hebben gehad, nog steeds staat. Zijn de toezeggingen die daarin zijn gedaan, ook hard genoeg? Dat is echt de essentie.

Bij de SP heeft het document nu niet meteen de zorgen en de paniek teweeggebracht die de heer Graus hier net heeft geuit, maar het is goed dat we hier nu toch meteen over praten, want het is belangrijk. Ik vraag de regering daarom om nogmaals mondeling te bevestigen dat wat in deze strategie staat in lijn is met wat in maart 2015 in een brief aan de Kamer is toegezegd.

De heer **Graus** (PVV):

We zien wat er nu gebeurt met PostNL. Ik heb dat tien jaar geleden al voorspeld; dat was in 2006. Als we niet oppassen, gaat dit ook gebeuren met KLM. Ik vraag de regering gewoon om tijdig in te grijpen. Uit iedere parlementaire enquête blijkt dat de Kamer en de regering niet tijdig zijn geweest. Tijdigheid is belangrijk. Het gaat niet om paniek of onrust, maar ik maak mij zorgen en die zorgen zijn terecht. Het gaat direct om duizenden banen en indirect om tienduizenden banen. Het gaat om miljarden van de bv Nederland. Dat alles is belangrijk, ook voor de mensen thuis. We moeten daar verantwoord mee omgaan. De heer Smaling heeft blijkbaar een glazen bol. Ik hoop dat hij die rust heeft, maar ik moet eerlijk zeggen dat ik niet meer rustig kan slapen. Ik wil dus graag van de heer Smaling weten waar hij die rust vandaag haalt, want in dat wollige neuzelstuk staat niets.

De heer **Smaling** (SP):

De passie en de intenties die de heer Graus al jarenlang tentoonspreidt ten aanzien van de positie van KLM deelt de SP volledig. Ik wil hem alleen maar prijzen voor het feit dat hij iedere keer als eerste aan de microfoon staat om aan de bel te trekken. Ik ben daar blij mee; laat ik daar heel duidelijk over zijn. Maar de nu voorliggende vier pagina's tekst geven mij iets meer rust dan ik twee weken geleden had voordat ik de tekst had gezien. In die zin had ik het erger verwacht. De regering heeft toen ook in dat debatje gezegd: maak je maar niet al te grote zorgen. Dat wordt wat mij betreft nu wel bevestigd in de tekst die voorligt. Maar ik zal nog een paar dingen noemen en ik denk dat ik dan toch wel weer dicht bij de heer Graus uitkom.

De **voorzitter**:

Ten slotte en kort, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ik weet dat de SP ook als het om PostNL en om banen gaat, altijd vooraan staat. Daar wil ik de heer Smaling ook voor complimenteren. Maar houd er rekening mee dat we banen gaan verliezen. Er worden banen overgeheveld en die komen bij Fransen terecht en niet bij ons. Nogmaals, we moeten onze verantwoordelijkheid nu pakken. Het is een van de laatste keren, want we zullen misschien nooit meer steun krijgen voor een spoeddebat; laten we daar ook voorzichtig mee omgaan.

De heer **Smaling** (SP):

Ik denk dat het feit dat wij hier zo snel nadat die strategie is uitgekomen debatteren en het feit dat wij twee weken geleden hebben gedebatteerd omdat wij ons zorgen maken, ook een pressiemiddel is. Wij geven de bewindslieden natuurlijk een boodschap mee, maar de mensen in Frankrijk kijken ook mee. Ik denk dat we die rol die wij hierin kunnen spelen, goed oppakken. De heer Graus heeft daar een heel belangrijke rol in. Ik hoop dat niet eens toe te geven, want dat doet hij gewoon. Ik denk dat wij dat goed doen. Wij moeten dus waakzaam zijn, niet alleen vandaag, maar ook in de toekomst. Als er weer reden is om meer zorgen te hebben, dan staan de heer Graus en ik hier gewoon weer zij aan zij bij de microfoon.

Over een paar zaken in de strategie wil ik een specifiek antwoord krijgen. De holding gaat natuurlijk over de nieuwe maatschappij Boost, maar hoe ziet de regering dat? Het gaat om tien vliegtuigen. Zijn er straks wel piloten die met die minder goede arbeidsvoorwaarden die toestellen willen vliegen? Het daar voorziene niveau van salariering ligt een stuk lager dan wat op dit moment bij Air France de maat der dingen is. Heeft dat dan wel een toekomst? Of trek je de holding daarmee toch weer een pad op dat misschien niet wenselijk is? Dat kan ik niet uit de stukken halen.

De heer Graus had het al over Engineering & Maintenance. In de tekst staat een review en er staat "potential corporatization". Ik vraag mij af of het de bedoeling is dat dit een aparte unit wordt in de hele holding. Als dat zo is, is er sprake van een wijziging die iets verdergaat dan een cosmetische.

Een paar zinnnetjes over de cargo's. Ik weet niet zeker of er helemaal wordt ingezet op bellyvervoer, zodat de traditionele cargo op de achtergrond raakt. Misschien is dat niet zo, maar als de regering dat weet, hoor ik dat graag.

In de stukken staat vaak "we moeten productiever zijn" en "we moeten meer bezuinigen". Dat hoor je wel vaker, maar kijkend naar de prestatie van de twee hoofddeelnemers in de holding, zie ik dat Air France wel anderhalf keer de omzet van KLM heeft, maar dat KLM twee keer zoveel winst boekt als Air France. Er is dus een onbalans tussen de twee grote partners. Als er dan wordt gezegd "we moeten allemaal de productiviteit opvoeren" en "we moeten allemaal bezuinigen", heb ik daar toch een beetje een probleem mee. Dan kom je ook al vrij gauw bij de acties die nu op Schiphol plaatsvinden en die dan in het licht komen te staan van die onbalans. Daar heb ik wel een beetje een moeilijk gevoel bij.

De laatste vraag is al door de heer Graus gesteld: is het niet zinvol dat Nederland een groter belang neemt in de holding, bijvoorbeeld een belang dat gelijk is aan het belang dat de Franse staat bezit?



De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik denk dat het goed is dat we hier weer staan. Ik dank het kabinet voor de snelle appreciatie van het plan Trust Together. In het plan zien we dat er geen coup wordt gepleegd. Dat was toch een beetje de angst en de onrust die hier in de Kamer leefden. Er staat ook niet dat er iets wordt overgeheveld of dat KLM niet of minder mag groeien. De zorg is dat ook het tegenovergestelde niet in het plan staat. Er staat niet in dat maintenance niet zal worden overgeheveld, ooit of binnenkort. Er staat ook niet in dat er niet een keer wordt weggehaald dat ze gelijk mogen groeien. Er staat ook niets in over het behoud van eigen zicht op kasgeld. Die duidelijkheid hadden wij misschien wel liever gehad. Er blijft nu immers een bepaalde argwaan bestaan tussen Air France en KLM. Zij houden elkaar daardoor ook in een greep, want bij beide is reorganisatie nodig, bij Air France meer dan bij KLM. Ik begrijp de woorden van de SP dus wel, maar bij beide is reorganisatie nodig om concurrerder te worden ten opzichte van de echte vijanden. Dat heeft Janaillac, de directeur van de holding, wel goed in dat plan geschreven: de echte tegenstand en concurrentie ligt niet in Parijs of in Amsterdam, maar in het

Midden-Oosten, in Turkije en in de rest van de wereld; dat is de concurrentie. Wij vragen het kabinet in hoeverre, kijkend naar dit plan, gevolg wordt gegeven aan de in 2015 gemaakte afspraak dat er op termijn, op korte of lange termijn, binnen de holding geen overheveling van bedrijfssonderdelen van KLM naar Air France zal plaatsvinden. Die afspraak is heel belangrijk. En in hoeverre wordt er gevolg gegeven aan de afspraak dat KLM over het eigen kasgeld mag blijven beschikken en aan de afspraak dat KLM gelijk mag groeien en los van Air France mag groeien?

Op dat punt heb ik een vraag over de nieuwe lowcostcarrier die Air France zal gaan opzetten. Wij hebben begrepen dat Transavia nu niet mag groeien omdat een nieuwe lowcost-carrier wordt opgezet in Parijs. In hoeverre past dit bij de afspraak dat we gelijk mogen groeien of dat de groei van de één voor de ander geen obstructie zal zijn? Het lijkt er namelijk op dat dit laatste wel het geval is. In hoeverre heeft KLM daarin een rol gehad? Wat gaat het kabinet doen met die strategie? We hebben het niet over het in stand houden van het bedrijf. Dat zal het bedrijf zelf doen. De minister en de staatssecretaris beginnen hier altijd heel duidelijk mee: wij zitten niet op de stoel van de directie. Wij zitten hier voor het nationale belang. De minister en de staatssecretaris hebben daarover gezegd: daarop mag u ons altijd aanspreken. Dat doen we nu. We spreken hen aan op het nationale belang. Wat gaat het kabinet doen in de bilaterale afspraken met Frankrijk? Ik hoorde de heer Smaling over een aandeel nemen in de holding, zoals we eerder ook al eens geopperd hebben. Wat gaan we doen om het op de Franse manier te spelen, zoals de Fransen het ook doen? In het vorige debat hebben we kort gezegd: kijk ook naar de politieke situatie in Frankrijk. Janailac is geen onbekende van de premier van Frankrijk. Deze heeft binnenkort te maken met verkiezingen, en er mag dus geen onrust ontstaan vlak voor die verkiezingen. Die politieke situatie speelt wel. Die kunnen we niet ontkennen. We zullen dus onze politieke strategie daarop moeten aanpassen. Misschien kan de minister ons daarin een inkijkje geven.

Kan de minister ook als aandeelhouder van KLM aangeven wat de plannen van KLM zijn wat betreft de reorganisatie? Reorganisatie zal zeker nodig zijn, zeker gezien het feit dat de reorganisatie in Frankrijk, waar die nog veel meer nodig is, zo lastig verloopt. En kan KLM conform de strategische plannen voor 2020, die neerkomen op groei in ruil voor productiviteitsverbetering, blijven groeien?



Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de snelle appreciatie van het nieuwe strategische plan Trust Together van de holding Air France-KLM. Dit is een sterk staaltje proactieve informatievoorziening, zoals we het als Kamer graag zien.

Na het lezen van het plan en de reacties daarop kun je misschien heel voorzichtig zeggen: de soep wordt niet zo heet gegeten als ze werd opgediend. De pilotenvakbond zegt: KLM blijft grotendeels buiten schot. Ook door journalisten wordt de interpretatie gegeven dat de dreiging weg is. De brief van het kabinet laat voor mijn fractie echter nog een aantal vragen onbeantwoord. We zouden die graag nog beantwoord zien. Daarom is het toch goed dat we hier vandaag, gezellig, bij elkaar zijn.

Ik heb bijvoorbeeld vragen over de nieuw op te richten maatschappij die exclusief onder Air France gaat vallen. De groei die deze nieuwe maatschappij moet realiseren, is uitsluitend bedoeld voor de versterking van de Parijse hub. Mijn vraag is: in hoeverre gaat die groei op langere termijn niet toch ten koste van het marktaandeel van KLM en daarmee van de netwerkqualiteit van Schiphol, zonder dat KLM of wij als overheid daarop invloed kunnen uitoefenen? Anders gezegd: men begint nu klein, met slechts tien vliegtuigen, maar kan deze maatschappij straks niet juist uitgroeien tot een nieuwe concurrent van KLM en daarmee dus ook van Schiphol? Is er een kans dat we hiermee een paard van Troje binnenhalen? Klopt het dat de aanschaf van de vliegtuigen wordt gefinancierd met geld van de holding en daarmee ook uit de winst van KLM?

Ik kom op Transavia. Het lijkt me goed dat aan de governance van Transavia niets verandert. Transavia gaat zich echter niet meer op de Europese markt maar uitsluitend op de Franse en de Nederlandse thuismarkt concentreren. Wat gaat dit precies betekenen, nu er onlangs nog een nieuwe basis werd geopend in München? Pakt dit besluit nu voordelig of nadelig uit voor Transavia Nederland? Wat verwacht het kabinet op dit specifieke punt van de uitwerking van de nieuwe strategie?

Ik kom op hét hete hangijzer: Engineering & Maintenance. Een aantal van mijn collega's refereerde daar ook al aan. Trust Together geeft daarover nog helemaal geen uitsluitel. We hebben het echter wel over 5.000 banen in Nederland. Ik lees dat het kabinet bijzondere aandacht zal geven aan de studie naar de toekomst van dit bedrijfs onderdeel. Ik heb hierover de volgende vragen. Wanneer is deze studie afgerond? Wat weet het kabinet van de scenario's die op tafel liggen? En wat betekent "bijzondere aandacht" eigenlijk? Hoe houdt het kabinet precies de vinger aan de pols?

Ik rond af. Het plan, noch de brief van het kabinet geeft uitsluitel over de vraag: worden de afspraken uit 2015 daadwerkelijk nageleefd? Heeft het kabinet inmiddels een garantie op dat punt gekregen of moet dat eigenlijk allemaal nog blijken uit de uitwerking?

Ik kijk uit naar de beantwoording van de vragen. Ik moet wel zeggen dat ik het bijzonder vind dat we het hebben over Trust Together maar dat er alleen vragen komen die een soort wantrouwen uitstralen. Dat is een soort ironie.



De heer **Elias** (VVD):

Mijnheer de voorzitter. Als bestaande afspraken in het gedrang dreigen te komen of als er Nederlandse banen op de tocht komen te staan, is de VVD-fractie altijd en op ieder moment van de dag bereid om een debat te voeren over de KLM. Zie het debat dat we nog geen twee weken geleden op deze plek voerden. De garanties dat KLM zelfstandig kan groeien met behoud van de werkgelegenheid in Nederland blijken ook vandaag nog recht overeind te staan, maar we zullen natuurlijk zeer alert blijven op dat punt.

Ik wil wel even nadrukkelijk zeggen dat de heren Graus en Smaling niet het monopolie op de zorg voor de KLM en op de zorg voor de banen bij onze blauwe zwaan hebben. Die zorg hebben wij ook. Maar wij gaan hier in dit huis niet de nieuwe strategie van een beursgenoteerd bedrijf inhoudelijk beoordelen. Dat is onze taak niet. Air France-KLM moet het

kostenniveau omlaag brengen en het is aan het bedrijf zelf op welke manier dat concreet wordt vormgegeven. Dat is vooral niet aan de politiek.

Dit debat is wat mij betreft op ...

**De voorzitter:**

De heer Graus heeft op dit punt een vraag.

**De heer Graus (PVV):**

En een opmerking, mijnheer de voorzitter. Dat is nou precies de reden waarom de heer Elias over een paar weken, ik geloof op 21 november, een van de hoogste onderscheidingen van Frankrijk krijgt en waarom ik hopelijk ooit een lintje krijg van onze koning en koningin. Dat is namelijk precies het verschil. Ik sta hier enkel voor KLM. Ik heb helemaal niets met die Fransen te maken. Ik ben een Nederlands volksvertegenwoordiger en ik kom op voor de belangen van de bv Nederland en voor de Nederlandse werkgelegenheid, die mogelijk — ik heb al aangekondigd dat dat gaat gebeuren en dat weet de heer Elias ook — verloren gaat. Dat gaat gebeuren. We moeten nu tijdig handelen. De heer Elias doet net alsof er niets aan de hand is. Dat is niet waar. Bij KLM maakt iedereen zich zorgen.

**De voorzitter:**

U mag een vraag stellen aan de heer Elias.

**De heer Graus (PVV):**

Ja, ik wil daar dus graag een reactie op hebben. De heer Elias doet namelijk net of er niets aan de hand is. In dat Trust Together wordt helemaal niets gegarandeerd. Helemaal totaal niets! Er staat geen ene garantie in.

**De heer Elias (VVD):**

Ik aarzel altijd een beetje om een persoonlijk feit te maken, zeker vanaf deze plaats. Ik zal dus gewoon inhoudelijk reageren.

Het is smakeloos dat de heer Graus het feit dat ik een hoge decoratie van de Franse regering krijg hierin betreft, maar dat geeft zijn eigen niveau aan. Dat deugt niet. Ik krijg die onderscheiding omdat ik op de achtergrond heb geholpen om de ambassadeur in Nederland wegwijs te maken op een aantal lastige dossiers. Die gingen niet over de KLM. Het zou de heer Graus sieren als hij dat zou terugnemen, maar dat zal hij waarschijnlijk niet kunnen opbrengen. Dat is één.

Twee, meer inhoudelijk, is dat ik niet heb gezegd dat wij ons geen zorgen maken over de KLM, dat het allemaal een beetje nonchalant gaat of wat dan ook. Ik heb in alle debatten tot nu toe gezegd: als Franse politici proberen om op de holding Air France-KLM, die in Parijs gezeteld is, politieke druk uit te oefenen die ten nadele van de KLM in Nederland is, vind ik het gerechtigd en terecht dat Nederlandse politici een beetje terugduwen. Die terminologie is niet voor niets ook overgenomen. Dat is wat we kunnen en moeten doen. Maar de politiek moet niet — waarschijnlijk zijn we het daarover gewoon oneens — op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Dit bedrijf moet zelf zijn problemen oplossen.

Dit bedrijf is overigens zelf te laat begonnen — maar dat is een waarneming; ik ga niet zeggen wat het moet gaan doen — met saneren en met het starten van lastige kostenoperaties. Dat had tien jaar geleden gemoeten. Zeker, het is onverstandig dat wij als overheid in 2010 ook nog eens een keer een aantal garanties hebben weggegeven. Maar de huidige situatie is dat het bedrijf zelf een aantal dingen moet doen en dat de politiek daar in de persoon van de minister van Financiën en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bovenop moet zitten. Dat is hun overigens zeer tevertrouwd, al zijn ze niet helemaal van mijn politieke kleur, zo heb ik er de vorige keer bij gezegd, maar ik vertrouw hen op dat gebied volkomen. Maar de Kamer moet niet bij ieder punt dat in Frankrijk speelt of dat wordt ingefluisterd door lobbyisten of door belanghebbenden, een debat gaan voeren om zich te bemoeien met de inhoud van het beleid van die holding. Dat is niet onze rol. Ik wens niet dat dat verward wordt met het idee dat de VVD niet het belang zou zien van de werkgelegenheid bij de KLM, van de gevoelens voor onze blauwe zwaan en van de gevoelens van nationale trots als er weer zo'n prachtig vliegtuig landt. Dat laat ik mij niet aanleunen! Wij zitten erbovenop, alleen moeten wij als politici ... Dan moeten we gewoon zelf bij die onderneming gaan werken! Overigens was het de vorige keer dat dat gebeurde, met Eurlings, niet zo'n groot succes.

**De voorzitter:**

De heer Graus, ten slotte ...

**De heer Graus (PVV):**

Ik hoop dat ik nu net zo lang mag reageren, mijnheer de voorzitter ...

**De voorzitter:**

Nee, wacht even. De heer Graus, ten slotte, kort en niet op de persoon.

**De heer Graus (PVV):**

Maar er is zo veel gezegd; daar moet ik toch op kunnen reageren? Dat gaat ...

**De voorzitter:**

Nee, u mag een vraag stellen, ...

**De heer Graus (PVV):**

Maar de heer Elias staat een heel betoog te houden en ik moet nu kort reageren.

**De voorzitter:**

U mag een vraag stellen.

**De heer Graus (PVV):**

Ik deel twee dingen: de trots op de blauwe zwaan en de complimenten aan de staatssecretaris. Die deel ik met de heer Elias. En verder hebben wij daar alles mee te maken. Wij zijn leden van de Nederlandse Staten-Generaal. Wij controleren de regering, die aandeelhouder is binnen KLM. Het gaat om duizenden tot tienduizenden banen, direct en

indirect. Het gaat om de bv Nederland! Ik mag mij overal mee bemoeien! Als ik voel dat het fout gaat en als dat ook door interne bronnen wordt gezegd, dan heb ik de plicht, als beëdigd lid van de Staten-Generaal, om actie te ondernemen. De heer Elias zou moeten weten, want hij heeft ook met een enquêtecommissie te maken gehad, en ik ook, ...

De heer **Elias** (VVD):

Ik ben er niet uit gestapt. Ik heb het afgemaakt.

De **voorzitter**:

De heer Graus heeft het woord.

De heer **Graus** (PVV):

Nou, ik heb er tweeënhalf jaar in gezeten, mijnheer Elias, en ik ben er inderdaad enkele weken van tevoren uit gestapt, omdat ik niet alles kon en mocht vragen wat ik wilde. Dat leest u ooit nog weleens in mijn boek. Maar ik heb er wel tweeënhalf jaar in gezeten en ik heb mij altijd ...

De **voorzitter**:

Ik grijp even in! Dit is buiten de orde. De heer Graus kan een korte vraag stellen. De heer Elias kan daar kort op antwoorden. Als zaken buiten de orde zijn, kap ik ze af. U mag een vraag stellen, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Zo ken ik u niet.

De **voorzitter**:

Nee, maar anders gaat het debat de verkeerde kant op.

De heer **Graus** (PVV):

Nee, oké, maar er wordt nogal wat gezegd hier, mijnheer de voorzitter, met alle respect. Laat ik het kort houden. Mijnheer Elias zat ooit met een natte bilnaad voor een enquêtecommissie en ik niet.

De **voorzitter**:

De heer Elias.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb hierin geen vraag gehoord en er trouwens ook geen coherent betoog in ontdekt.

Wat wij hier wel kunnen doen, ...

De **voorzitter**:

De heer Smaling heeft volgens mij op dit punt ook nog een vraag.

De heer **Smaling** (SP):

Ja, op hetzelfde punt. Ik heb een beetje de indruk dat de heer Elias vindt dat we in deze Kamer eigenlijk helemaal

niet over welk beursgenoteerd bedrijf dan ook horen te spreken, omdat die bedrijven hun eigen beleid maken. Het gaat hier over heel veel arbeidsplaatsen en er is sprake van een onbalans, zoals ik zelf heb aangegeven. De heer Elias weet net zo goed als ik van de acties bij het grondpersoneel en bij het cabinepersoneel. Dat wordt door KLM nu een beetje in de sfeer getrokken van: jongens, niet zeuren want wij moeten bezuinigen en de productiviteit opvoeren. Als het om zo veel arbeidsplaatsen gaat, is dat toch bij uitstek hét moment voor de Kamer om daar wat van te vinden?

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb niet voor niets het verzoek om het vorige debat gesteund, juist om het erover te kunnen hebben. Grote, dreigende wolken pakten zich toen samen en daarom vonden wij het van groot belang om een herbevestiging te krijgen, bij monde van deze bewindslieden, van de brief die het kabinet ons vorig jaar maar heeft gestuurd. Wij kunnen ons daarover natuurlijk in algemene zin uitspreken. Maar als er een bedrijfsvoornemen wordt gepresenteerd, zoals dat twee weken geleden in Parijs is gedaan, waarin geen concrete voornemens staan die de KLM in Nederland onderuit zouden halen — de heer Smaling heeft zelf gezegd dat het mee lijkt te vallen — kan de Kamer op dit moment toch niet zo verschrikkelijk veel doen in de richting van dit kabinet? Als er echt aanleiding toe is, trekken wij samen op. Daarom irriteert het mij ook zo dat er nu wordt gedaan alsof de partijen die daar net iets anders tegenaan kijken, niet dezelfde zorgen hebben over de KLM, de banen en al dat soort dingen.

De heer **Smaling** (SP):

Het meer fundamentele punt is dat de heer Elias van mening lijkt te zijn dat er voor het parlement geen rol is weggelegd om beursgenoteerde bedrijven onder druk te zetten als het vindt dat de zaak de verkeerde kant opgaat. Wij zitten niet in het bestuur en wij zijn geen topmannen die ik weet niet wat voor bonussen boven op hun salaris vangen, maar wij hebben hier wel een rol, namelijk om die tent de goede kant op te sturen. Dat is de heer Elias toch met mij eens?

De heer **Elias** (VVD):

Wij kunnen onze mening geven, maar de overheid kan niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten om te beslissen wat er al dan niet moet gebeuren, of er wel of geen onderhoudspoot moet komen, en zo ja, waar en hoe. Daar gaan wij niet over. Daar gaan wij niet over! Het bedrijf gaat daar over. Ik zou het geweldig vinden als de hele onderhoudsafdeling van KLM geweldig zou weten te groeien in de komende jaren, bijvoorbeeld in Azië, waar allerlei goede kansen schijnen te liggen. Dat lijkt mij geweldig! Ik bemoei mij daar niet mee. Als de strategische keuze van de holding in Frankrijk zou zijn om daar te groeien, met positieve afstraaleffecten voor de werkgelegenheid in Nederland en Frankrijk, zou dat geweldig zijn. Maar dat moeten de Fransen en de Nederlanders in de board in Parijs zelf beslissen. Zo kijk ik daartegenaan. Misschien verschillen we daarover van mening; dat kan. Maar wat wij wel kunnen doen ...

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Elias** (VVD):  
... als ik mijn betoog mag vervolgen.

De **voorzitter**:  
Zeker.

De heer **Elias** (VVD):  
Wat Nederland wel kan doen, en wat volgens mij en volgens de VVD ook veel meer moet gebeuren, is geen wetten en regels maken die Air France-KLM vooral benadelen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de vliegtaks van het CDA, aan allerlei duurzaamheidsvoorschriften en groeibeperkingen van D66 en de Partij van de Arbeid, en aan het verbod op binnenlandse vluchten van GroenLinks. Dat klinkt vast aardig op papier, maar dat kost het bedrijf vooral heel veel geld, terwijl Schiphol, wereldwijd gezien, al buitengewoon hoog scoort — dat is overigens terecht — bij het beperken van de milieu- en geluidsoverlast. Laten de collega's daarom voortaan echt twee keer nadenken bij het doen van dat soort voorstellen. Op die manier kunnen we Air France-KLM veel beter helpen in plaats van later op deze plek allerlei krokodillentranen te plengen. Dat woord heb ik ook al eerder gebruikt.

Ik rond af. Dit bedrijf is nu zelf aan zet, maar wij als politici zullen goed blijven opletten. Ik hoop dat we minder rare eisen stellen aan bijvoorbeeld Schiphol, waardoor bedrijven als de KLM daar ook minder groei kunnen doormaken.

□

De heer **Hoogland** (PvdA):  
Voorzitter. Staat u mij één persoonlijke noot toe. Als ik hoor hoe groot de liefde hier is voor de KLM, en dat geldt voor mij ook, zou ik als eenvoudig woordvoerder spoor bijna willen zeggen: laten we een deel van de aandelen van de NS verkopen, misschien wel aan de Fransen, zodat de liefde in de Kamer voor het spoor en voor de NS net zo zal toeneemen als de liefde voor onze nationale luchtvaartmaatschappij. Maar goed, alle gekheid op een stokje!

We hebben het vandaag over een belangrijk onderwerp. Het gaat uiteindelijk om de balans tussen een sterk bedrijf en de belangen van Nederland en van Nederlandse banen. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers oordeelt als volgt over het plan Trust Together en het principe "één groep, twee luchtvaartmaatschappijen": donkere wolken blijven uit, maar waakzaamheid is nog steeds nodig.

In dat kader heb ik een aantal vragen, die hier allemaal al gesteld zijn. Hoe zit het met de toekomst van Transavia, München en het vrachtbedrijf van Martinair in het kader van de toekomstvisie die is neergelegd? In hoeverre kan de verzelfstandiging van de onderhoudsdivisie van KLM, en misschien het samengaan daarvan met de onderhoudsdivisie van Air France, leiden tot het verdwijnen van Nederlandse banen? Hoe kijkt het kabinet daartegenaan? Hoe zit het met de financiering van de nieuwe luchtvaartmaatschappij, of beter gezegd het nieuwe onderdeel, Boost? De financiering vindt plaats vanuit de holding. Aan de ene kant is dat wellicht goed voor de positie van de holding, en dus ook indirect voor KLM. Aan de andere kant is er natuurlijk sprake van kruissubsidiering tussen een gezond bedrijf en een bedrijf dat ietsjes minder gezond is. Hoe kijkt

het kabinet daartegenaan in het licht van de belangen van Nederland en als aandeelhouder van KLM?

Er is ook sprake van een dubbelfunctie. Ik doel op de dubbelfunctie bij Air France en de KLM-holding en bij Air France in het bestuur. Wat is de invloed van die dubbelfunctie op de balans in het hele bedrijf en op keuzes die gemaakt worden? Ik probeer het niet persoonlijk te maken. Ik stel de vraag wat meer los van de personen.

Ik wil aangeven dat de PvdA in het verleden voorstellen heeft gedaan om de point-to-pointbelasting te verhogen. Dat zou in het voordeel zijn van KLM op Schiphol. Kan het kabinet eens reflecteren op de stand van zaken wat dat betreft?

De vergadering wordt van 17.07 uur tot 17.11 uur geschorst.

De **voorzitter**:  
Ik verzoek de leden die deelnemen aan dit debat om het debat hier te voeren en niet op Twitter. Ik geef het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn.

U bent verbonden!

□

Staatssecretaris **Dijkzma**:  
Goed zo, voorzitter, we're connected. O, dat mag tegenwoordig niet meer, sorry: ik ben verbonden. Ik kijk even naar niemand in het bijzonder.

Voorzitter. Wij hebben twee weken geleden inderdaad al een debat gevoerd over Air France-KLM. Veel leden hebben dat gememoreerd. De nieuwe plannen waren toen nog niet bekend. Er waren wel allemaal berichten in de media die aanleiding gaven tot zorg; begrijpelijk, zo zeg ik erbij. Wij hebben toen toegezegd dat wij de Kamer snel een appreciatie zouden geven van de plannen van de directie van Air France-KLM. Die plannen werden op 3 november openbaar. Zoals mevrouw Belhaj al zei, hebben wij de Kamer op 3 november 's avonds een appreciatie gegeven.

Het uitgangspunt is en blijft — ik kan dat niet vaak genoeg herhalen — dat het kabinet vooral de borging van de publieke belangen in de gaten wil houden. Daar staat het kabinet voor. Dan gaat het om de kwaliteit van het netwerk op de Mainport Schiphol en de werkgelegenheid. KLM moet — dat hebben wij ook de vorige keer gewisseld — een voldoende zelfstandige positie houden. Bovendien willen wij geen overheveling van banen naar Parijs. Dat is de invalshoek van waaruit wij de plannen bekijken.

De heer **Elias** heeft indringend en terecht aan de orde gesteld dat de onderneming Air France-KLM zelf verantwoordelijk is voor de bedrijfsvoering en ook voor de strategie. Ik heb in een van mijn eerste debatten gezegd dat wij hier niet in de cockpit zitten. Ik kan dat niet vaak genoeg herhalen. Het project Trust Together kan een goede stap zijn om de concurrentiekracht van de onderneming te verbeteren. Verhoging van de productiviteit en verlaging van de kosten is eigenlijk voor de hele onderneming hard nodig. De recentelijk gepubliceerde cijfers van het derde kwartaal onderstrepen dat ook. Dit betekent dat verbetering van de financiële resultaten ruimte moet bieden om investeringen

voor een gezonde toekomst te kunnen doen. Dat geldt voor Air France, maar ook voor KLM. Net werd er even een debat gevoerd over arbeidsvoorwaarden, maar het is belangrijk dat KLM op die weg kan doorgaan. Dat is ook heel belangrijk voor de toekomst van het bedrijf.

Positief is dat met het plan Trust Together ook de inspanningen worden geïntensiveerd om juist bij Air France flinke stappen te zetten. Daar wil men een nieuwe dochtermaatschappij opzetten. Ik zal zo een aantal vragen daarover beantwoorden en de minister zal nog iets zeggen over het punt van de financiering. Bij Air France wil men dus een maatschappij opzetten voor langeafstandsvluchten die tegen lagere kosten moet gaan opereren. Dat is op zichzelf een nieuwe manier om de concurrentiepositie van de holding als geheel te verbeteren. Transavia en KLM gaan elkaar verder versterken, onder andere bij de netwerkontwikkeling. Ook blijft Transavia een zelfstandig onderdeel van de KLM Groep en dat vinden wij positief. Daar hebben wij al eerder in de Kamer een debat over gehad.

Op 26 oktober hebben veel fracties gewezen op de afspraken die wij in 2015 hebben gemaakt met Air France-KLM. Ik denk dat het goed is om in reactie op de opmerkingen van de heer Graus die daar duidelijke uitspraken over wilde, het volgende te zeggen. De heer Graus heeft zelf al de MoU genoemd en gezegd dat die eigenlijk niet stevig genoeg was. Om die reden heeft mijn voorganger in maart 2015 afspraken gemaakt met de heer De Juniac, onder andere over het behoud van het financiële beheer van KLM, het behoud van de Nederlandse stichtingen met KLM-aandelen en de staatsgaranties. Ik ben in november 2015 naar Parijs afgereisd. De heer De Juniac heeft die afspraken in ons overleg herbevestigd. Dat zijn afspraken die worden herbevestigd uit naam van de onderneming. Dit heeft dus niets te maken met wie er op dat moment CEO is.

Ik heb overigens sinds zijn aantreden ook al goede gesprekken gehad met de heer Janaillac. Wij hebben, zoals dat hoort, ook de Nederlandse belangen aan de orde gesteld. Hij is daar goed van op de hoogte en wij houden goed contact. Ik ga echter de eerder gemaakte afspraken niet voortdurend zelf ter discussie stellen, want dan lijkt het alsof die afspraken die aan mij zijn herbevestigd, elke keer opnieuw moeten worden herbevestigd. Daarmee suggereer je eigenlijk dat het niet zulke stevige afspraken zijn en dat vind ik niet verstandig. Ze zijn gemaakt en wij hebben die ook in een brief naar de Kamer gestuurd. Ik heb deze herbevestigd gekregen bij mijn aantreden. Dat was namens de holding. Ik ga ervan uit dat ze staan, punt. Daar gaan we dus niet zelf twijfel over zaaien.

**De heer Graus (PVV):**

Ik verwees al naar de brief uit november 2015 over de herbevestiging, maar ik begrijp niet waarom er dan een review komt. Ik had het al over de onderhoudsdivisie, Engineering & Maintenance. Als die afspraken staan, hoeft er ook geen review meer te zijn en dan blijven die 4.000 banen lekker in Nederland. Wij hebben mooie langlopende contracten met de Aziaten, en noem maar op. Wij halen er tientallen miljoenen uit. Dan zijn we klaar.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik zal er zo meteen nog wat uitgebreider op ingaan, maar het antwoord is kort en goed dat de holding als geheel op

zoek is naar een mogelijkheid om zijn positie wereldwijd concurrerend te maken. Daarbij moet ook worden gekeken naar de kosteneffectiviteit van het onderhoud door de afdeling Engineering & Maintenance. Die review is niet in strijd met de gemaakte afspraken, want die gaat over de vraag hoe Air France-KLM als geheel op dat thema concurrerender kan worden. De heer Janaillac heeft in de Nederlandse pers herbevestigd dat het niet gaat om het overhevelen van banen van Nederland naar Frankrijk. Als dat het doel zou zijn van de studie, zou de heer Graus een punt hebben. Wij hebben wel gezegd dat het om veel banen gaat. De Nederlandse regering heeft gezien dat er een voornemen is om een studie te doen. Wij gaan natuurlijk goed volgen waar dat toe leidt en wat dat voor betekenis heeft, maar ik zeg niet dat dit in strijd met de afspraak is als dat op dit moment niet zo is.

**De heer Graus (PVV):**

We lopen echt heel erg voorop. De Aziaten zijn dol op de onderhoudsdivisie van KLM. Het is een zeer winstgevende organisatie. Ik maak me er toch zorgen om, want die garantie gaat de staatssecretaris niet krijgen, dat weet ik honderd procent zeker, want daarom komt die review. Over een paar maanden worden we weer opgetrommeld om hier te staan en dan blijkt dat er zoveel duizend banen worden overgeheveld naar de holding in Parijs en dat ze ook nog duizend banen bij ons laten. Dat gaat gewoon gebeuren. Daarom vraag ik aan de staatssecretaris of wij als Kamerleden een garantie kunnen krijgen dat dit niet gebeurt.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Er is nog geen besluit over de verzelfstandiging van die hele tak van sport. Er is een voornemen tot een studie over een mogelijke verzelfstandiging. De heer Graus heeft volstrekt gelijk dat de bestaande mondiale positie goed is. Die wil men verder vergroten, net als de efficiency. Overigens is het zo dat de onderhoudstakken ook nu al nauw samenwerken en afspraken maken over de werkverdeling.

Als een doemscenario aan de orde zou zijn, hoeft de heer Graus mij niet te vragen om aan de slag te gaan, want wij hebben in die brief niet voor niets gezegd dat wij het nauwlettend volgen. Dat is niet omdat wij niet op willen letten of er geen sprake is van overheveling van banen, maar omdat wij de vinger aan de pols houden. Dat de holding als zodanig bezig is met de vraag hoe alle takken van het bedrijf kosteneffectiever kunnen worden, is van groot belang voor het hele bedrijf, inclusief KLM. Dat is echt noodzakelijk, want de concurrentie zit niet tussen Air France en KLM, maar tussen de holding en Emirates en al die anderen die heel lage kosten hebben.

De heer Smaling heeft gevraagd of de strategie in lijn is met de Kamerbrief. Hij heeft het publieke belang, dat ik net omstandig heb benadrukt, ook genoemd. Wij constateren dat deze belangen met het voorliggende plan, dat verder moet worden uitgewerkt, geborgd zijn. In antwoord op de vragen van de heer Graus heb ik over onderhoud gezegd dat wij goed opletten wat men met dat onderzoek doet, wat daaruit komt en wat de betekenis daarvan is.

Verschillende leden hebben gevraagd naar het project Boost. Dat is natuurlijk vooral een wijziging bij Air France.

Het zou de concurrentiepositie van Air France, en daarmee van de holding, kunnen verbeteren.

Er werd gevraagd wat er met vracht gebeurt. Het plan Trust Together geeft slechts globaal de plannen op vrachtgebied aan. Air France-KLM geeft aan meer te gaan focussen op vracht binnen passagiersvliegtuigen voor lange en middel-lange afstanden. Er is niet bekend wat dat betekent voor de full freighters, zoals ze zo mooi heten, oftewel de vliegtuigen die alleen vracht vervoeren. Wel is een algemene mondiale trend in de luchtvaart dat steeds meer vracht meegaat met passagiersvliegtuigen in plaats van dat daar speciaal zelfstandige vrachtvliegtuigen voor worden ingezet.

De heer Van Helvert heeft het plan beoordeeld en de appreciatie van het kabinet gelezen. Hij heeft op zichzelf niet zozeer zorgen over wat er in het plan staat, maar vraagt zich wel af of er niet een aantal dingen in het plan zouden moeten staan die nu ontbreken. Ik denk dat de publieke belangen geborgd zijn. De afspraken die wij daarover gemaakt hebben, staan. De keuze voor een nieuwe maatschappij, Boost, staat los van de keuze om voor Transavia te focussen op Schiphol en Parijs. Ik zal daar zo nog iets over zeggen; ook mevrouw Belhaj sprak daar namelijk over. De heer Elbers heeft er ook al over gezegd dat men juist op Schiphol de band met Transavia gaat versterken. De focus van Transavia op Schiphol en de samenhang met KLM kan bijdragen aan de versterking van het netwerk op Schiphol.

Mevrouw Belhaj vroeg zich in dat verband af of men niet als het ware met elkaar concurreert. Voor KLM en Transavia zijn Air France en Boost geen directe concurrenten. Zij kunnen beter gezien worden als een mogelijkheid voor de groep om zo veel mogelijk activiteiten te behouden of naar zich toe te trekken. KLM, Air France en Boost concurreren vooral met andere airlines en niet met elkaar. Het is ook een voordeel voor Air France en KLM dat zij activiteiten op elkaar kunnen afstemmen en de hubs kunnen versterken. In zijn persconferentie heeft de heer Janaillac daarover gezegd dat er twee hubs zijn, Charles de Gaulle en Schiphol, en dat die beide sterk gemaakt moeten worden. Dat is de opgave. Daarnaast moeten de airlines sterk gemaakt worden, want de concurrentiekracht ten opzichte van anderen buiten de holding moet worden versterkt.

**Mevrouw Belhaj (D66):**

Dit luistert nauw dus ik wil controleren of ik de staatssecretaris goed heb begrepen. Zij geeft aan zeker te weten dat dit nieuwe initiatief niet direct of indirect zal leiden tot concurrentie voor KLM.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Uiteindelijk moet dit plan verder uitgewerkt worden. De Kamer vraagt harde garanties van het kabinet, dat geen directe betrokkenheid heeft bij de holding en zijn strategie. Dat vind ik niet helemaal fair. De Kamer moet ons vragen of wij zeker blijven staan voor de Nederlandse belangen. Daar moeten wij op letten. Op het moment dat die belangen in het geding zijn, komen wij in het geweer. Dat doen wij soms en plein public. Soms doen wij dat achter de schermen, want dat is ook effectief, heb ik gemerkt. Het gaat om wat Janaillac zelf ook heeft gezegd: KLM groeit al en met het voorliggende plan wil hij het mogelijk maken dat ook Air France weer gaat groeien. Als Air France gaat groeien

en daarmee de holding als zodanig sterker wordt, is dat ook voor KLM goed. Het is dus belangrijk om te redeneren vanuit die gedachte en vanuit de dingen die daarover gezegd worden. Je ziet ook dat deze nieuwe maatschappij vooral de routes wil pakken die Air France de laatste jaren zelf is kwijtgeraakt. Dat vind ik dan toch wel een belangrijk argument. We volgen de ontwikkelingen. We vinden het ook belangrijk dat Air France nu weer steviger aan de bak gaat. Dat moet het op de een of andere manier doen. We kunnen niet bij alles een sterretje plaatsen en zeggen dat we dat misschien wel ingewikkeld vinden, zeker niet als dit de onderliggende argumentatie is.

**Mevrouw Belhaj (D66):**

Ik begrijp echt wel wat de staatssecretaris zegt, maar de discussie gaat over de vraag of de taart nu groter wordt gemaakt — dan is iedereen in the end happy — of wordt herverdeeld. Soms lijkt het op een herverdeling; dat is mijn angst bij wat ik nu zie. Ik begrijp echter dat de staatssecretaris mijn opmerking heeft begrepen en op haar eigen manier zal proberen om dat te voorkomen.

Mijn tweede vraag had betrekking op het aanschaffen van verschillende vliegtuigen, waardoor de nieuwe maatschappij kan uitgroeien. Daar heb ik nog niets specifiek over gehoord.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Daar zal de minister van Financiën op ingaan, want dat gaat over geld. Ik kom even terug op het beeld van de taart. Dit gaat over het stuk taart dat we kwijtgeraakt zijn aan iemand anders, die het nu voor z'n neus heeft staan. Ik houd overigens niet van taart. U zult vast iets anders denken, maar toch is het zo.

De heer Elias heeft gezegd dat het bedrijf zelf zijn problemen moet oplossen, dat het moet beginnen met saneren en dat het kabinet erbovenop moet zitten. Er is, in mijn woorden, geen patent op de liefde voor de blauwe vogel. Met dat idee ben ik het zeer eens. In eerdere debatten hebben we dat al vastgesteld. De steun van het parlement, met de heer Graus vandaag weer als aanjager daarvan, wordt echt gewaardeerd. Laat daarover geen misverstand bestaan. Met betrekking tot ruimte voor de luchtvaart zijn we het erover eens dat het belangrijk is dat er groei mogelijk is. Ik hecht eraan om erbij te zeggen dat die dan wel verantwoord moet zijn.

De heer Hoogland zei dat een aantal van de vragen die hij had al door collega's waren gesteld. Ik heb ze dus deels al beantwoord. Op de kruissubsidiëring en de governance, over de functies in de board, zal de minister van Financiën ingaan.

Ik neem de vraag over de point-to-pointbelasting nog voor mijn rekening. We hebben tariefregulering op Schiphol, waarbij de transfertarieven lager zijn dan de tarieven voor point-to-pointverkeer. Je zou kunnen zeggen dat dit juist in het voordeel van KLM is. Daar verandert het plan dat nu voorligt niets aan.

**De voorzitter:**

Ik dank u hartelijk voor uw antwoord in eerste termijn. Voordat ik het woord aan de minister van Financiën geef, mag de heer Graus nog een vraag stellen aan de staatssecretaris.

**De heer Graus (PVV):**

Betekent dit ook dat KLM haar eigen identiteit behoudt? Ik heb namelijk in het vorige debat, twee weken geleden, gevraagd of het straks misschien "one group, one airline" wordt. Misschien kan de staatssecretaris daar meer over vertellen.

**Staatssecretaris Dijkema:**

Het antwoord daarop is "nee". In de persconferentie heeft de heer Janaillac daar heel duidelijke taal over gesproken. Ook hij heeft gezegd dat het gaat om twee maatschappijen die sterk moeten worden en dat het gaat om twee hubs. Die visie heeft hij helder neergezet en die onderschrijven wij.



**Minister Dijsselbloem:**

Voorzitter. Ik heb niet zo heel veel tekst meer, met dank aan de staatssecretaris. Het lijkt mij ook niet zinvol om het debat van de vorige keer te herhalen.

Ik heb hier nog een vraag van de heer Graus liggen: wie heeft dit plan goedgekeurd? De board van Air France-KLM heeft het goedgekeurd.

Wat zijn de gevolgen voor de onderhoudsdivisies? Ik heb daar ook over gesproken met de heer Janaillac toen hij in Nederland was. Zijn stelling is dat beide bedrijven een goede onderhoudsdivisie hebben waar geld wordt verdiend. Dat zegt hij zeer terecht. Die twee bedrijven hebben, zoals de staatssecretaris al aangaf, werkafspraken gemaakt over de verdeling en de specialisatie in bijvoorbeeld het type motoren. Tijdens mijn werkbezoek heb ik dat mogen aanschouwen. Het is buitengewoon indrukwekkend. Er werd verteld dat KLM volledig is gespecialiseerd in bepaalde motoren. Het onderhoud daarvan gebeurt dus op Schiphol. Het onderhoudsbedrijf van Air France is gespecialiseerd in andere motoren. Het onderhoud daarvan gebeurt dan ook in Parijs. De contracten waar de heer Graus over sprak, die zijn er inderdaad. KLM slaagt er ook in om goede onderhoudscontracten voor andere maatschappijen af te sluiten en daar geld mee te verdienen. Dat doet KLM specifiek voor die motoren en de types waar zij deels zelf mee vliegt — KLM heeft daar dus ook ervaring mee — en op basis van haar specialisatie. De volgende wijze van benadering sluit er bij sommigen steeds in: als de Fransen ergens goed of beter in worden, is dat een bedreiging voor ons; mogen wij nog wel goed zijn in iets anders? Die wijze van benadering is niet de insteek van de nieuwe topman. Zijn stelling is: wij kunnen in het onderhoud nog veel groter worden. Dat onderhoud gebeurt niet alleen in Parijs en in Amsterdam. Het gebeurt ook al op andere locaties in de wereld door Air France-KLM. Daar zit een geweldige groei in. Als je ergens goed in bent en je er geld mee kunt verdienen, moet dat de ruimte krijgen. Daar ziet die studie ook op. Die zullen we met interesse nauwgezet volgen. Zoals de staatssecretaris

zegt, is onze insteek steeds dat we het Nederlandse publieke belang daarbij voor ogen houden.

Waarom koopt Nederland niet meer aandelen? Dat is een terugkerende vraag. Meer aandelen kopen draagt echter helemaal niet bij aan de problemen die de twee luchtvaartmaatschappijen van Air France-KLM op dit moment hebben. We hebben al vaker tegen elkaar gezegd dat de grote concurrenten buiten Europa zitten, met name op de lange afstanden. Men zal dus kosten moeten besparen en efficiënter moeten werken. Dat is onvermijdelijk. Het heeft inderdaad ook te maken met de acties die op dit moment binnen KLM worden gevoerd; het is niet anders. Ik begrijp dat het soms moeilijk gaat en ik hoop dat men er onderling uit komt, maar het gezamenlijk belang van de ondernemingen op de lange termijn moet voor alle betrokkenen vooropstaan. Het kopen van aandelen van Air France-KLM draagt helemaal niets bij aan het noodzakelijke proces van modernisering. Overigens volg ik met interesse de verkiezingsprogramma's. Ik heb nog in geen enkel programma het plan aangetroffen om aandelen van Air France-KLM aan te schaffen of om KLM terug te kopen of iets dergelijks, maar mogelijk komt dat nog. Op het A4'tje van de partij van de heer Graus stond het in ieder geval niet.

**De heer Graus (PVV):**

Dat is heel flauw, want deze minister weet dat ik hierover zelfs een amendement heb ingediend, waarbij ik de dekking uit de verkoop van ABN AMRO haalde. Dat kon toen, want dat was toen een vrij bedrag. Ik heb gezegd dat ik met dat amendement beoogde om minimaal 20% van de aandelen van Air France-KLM te kopen. Ik had toen KLM genoemd. Daarop zei de minister nog tegen mij: dat gaat niet; het moet dan gaan om aandelen van Air France-KLM. Dat heb ik toen veranderd; dat weet de minister ook. Maar er is totaal geen meerderheid voor. Wat heeft het voor zin als er geen meerderheid voor is? Wij hebben amendementen en moties hierover ingediend. We moeten toch ook onze zegeningen tellen? Ik ga het dadelijk nog een keer proberen, met alle wijsheid van nu. Maar het verhaal is dat er geen meerderheid voor is.

**Minister Dijsselbloem:**

Het is precies zoals de heer Graus zegt: er was geen meerderheid voor. Dat was ook wel begrijpelijk, omdat de dekking die de heer Graus daarbij vond ten koste zou gaan van de staatsschuld. Dat is hetzelfde als de staatsschuld laten oplopen. Een partij kan zulke politieke keuzes maken. Ik stelde alleen feitelijk vast dat ik dat plan niet aantrof in het verkiezingsprogramma van de PVV. Het was niet provocerend bedoeld. Het was gewoon een feitelijke constatering. Als het zo belangrijk is, zou het ook een mooi punt kunnen zijn voor het verkiezingsprogramma, nietwaar?

**De heer Graus (PVV):**

Even over dat waarom. De Fransen hebben meer macht en positie gekocht.

**Minister Dijsselbloem:**

Ja, maar nu herhalen wij het debat.

De heer **Graus** (PVV):

Ze hebben dat niet zomaar gedaan. Ze hebben dat met een reden gedaan, want je koopt ook macht en kracht. Dat is gewoon zo. Je koopt een positie. Dat is de reden. Ik vraag al jarenlang om ervoor te zorgen dat wij in elk geval gelijke belangen hebben als de Franse Staat. Dat is toch niet zo gek?

Minister **Dijsselbloem**:

De heer Graus en ik maken echt een andere analyse van het probleem binnen Air France-KLM of voor Air France en KLM. Het probleem is niet de machtsbalans tussen Parijs en Amsterdam. Als wij dat tegen elkaar blijven zeggen, als wij blijven hopen dat de ander niet groeit, zodat dat niet ten koste gaat van ons, dan gaat dit bedrijf op de lange termijn ten onder. We zullen daar moeten uitkomen. Dat heeft Janaillac heel goed begrepen. Hij heeft tijdens de persconferentie en in interviews in Nederlandse kranten heel helder gezegd: deze twee bedrijven zullen allebei beter moeten functioneren, beter moeten presteren, want daarvoor ontstaat groei ruimte, niet door banen over te hevelen van de een naar de ander. Dat is een verdeling van armoede. Ze zullen allebei meer werkgelegenheid moeten creëren. Dat vergt kostenefficiëntie en hogere winstmarges, zodat er weer kan worden geïnvesteerd. Dat geldt voor beide maatschappijen. Zolang wij blijven zeggen dat het probleem bij de ander zit en dat er bij ons niets aan de hand is, gaan wij op de afgrond af. Ik gebruik dat woord bewust. Er zijn door de twee bedrijven inmiddels enige successen geboekt op het punt van kostenefficiëntie en besparingen, maar alle concurrenten doen het op dit moment qua tempo beter, alle concurrenten gaan harder. Het is dus een buitengewoon urgente situatie. We moeten de analyse echt scherper maken. Als we denken dat het alleen een verdelingsvraagstuk is tussen Parijs en Amsterdam, dan gaan wij het niet redden. De nieuwe topman heeft dat begrepen en ik steun hem daar zeer in.

Dan een aantal financieringsvragen. Er was ook een vraag over de nieuwe vliegtuigen. Er wordt een nieuwe maatschappij binnen de holding opgericht, low cost en lange afstand. Het zou in dat nieuwe bedrijf gaan om tien vliegtuigen, maar het is nog onduidelijk of dat nieuwe of bestaande vliegtuigen van Air France zijn. Vragen over hoe dat wordt gefinancierd, kan ik niet beantwoorden. Dat is ook niet aan mij. Het is een activiteit binnen Air France, het Franse deel. De afspraak is, en die staat, dat naarmate de twee maatschappijen er beter in slagen om besparingen te realiseren en efficiënter te werken, dus meer winst te maken, er meer investeringsruimte is voor de beide luchtvaartmaatschappijen. Zo werkt het. Daar houdt iedereen zich aan en dat is ook een belangrijke motivatie voor de KLM om daar verdere stappen in te zetten.

De heer Hoogland vraagt naar de governance en de dubbel-functie. De heer Janaillac zal naast zijn rol als voorzitter en CEO van Air France-KLM ook als voorzitter, maar dan non-executive, dus meer in een toezichtsrol, in de board van Air France zitting nemen. Dat is niet heel ongebruikelijk. Het gebeurt vaker bij grote internationale ondernemingen met een holdingstructuur dat de topman ook in de board van grote dochters zitting neemt. Daar heb ik verder geen opvatting over. Betekent dat iets voor de balans in de onderneming? Ik denk dat dit voor de topman mogelijk een overweging was om ook in de board van KLM te gaan zitten.

Er is nu echter besloten dat dit niet gebeurt. Ik stel dat feitelijk vast. Zijn insteek was om de balans wat dat betreft goed overeind te houden. Tegelijkertijd heeft Nederland gezegd: vanuit Nederlandse governancetraditie, een two-tier board, onderscheid tussen de raad van bestuur en de raad van commissarissen, vinden wij dat geen toegevoegde waarde hebben. Daar heeft Janaillac ook niet toe besloten, maar het betekent wel dat de zetel die voorheen werd bezet door de CFO van Air France-KLM in de board van KLM nog vacant is. Daarover wordt later nog een beslissing genomen.

De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over kruissubsidiëring. Ik denk dat hij bedoelt te vragen: wat gebeurt er nu als je de onderhoudspoot en de luchtvaartmaatschappij van elkaar los zou maken? Een deel van de middelen die worden gegenereerd met onderhoud kan ook worden ingezet voor investeringen in nieuwe toestellen. Zoals gezegd, heb ik uit het plan niet kunnen opmaken dat onderdelen bij KLM worden weggehaald. De topman heeft zelfs expliciet gezegd dat er geen banen zullen verdwijnen uit Amsterdam. Ik voorzie dan ook niet dat die relatie in financieringstermen zal veranderen. Het interessante van de ambitie van de nieuwe topman is dat hij op het punt van het onderhoudsbedrijf denkt dat er veel meer geld is te verdienen. Als die kans er is, voor beide onderdelen van het bedrijf, moet die worden gegrepen.

De **voorzitter**:

Ik vraag de leden of er behoefte is aan een tweede termijn. Ik constateer dat dit het geval is. Het woord is aan de heer Graus namens de PVV.



De heer **Graus** (PVV):

Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, met een plan van aanpak te komen ter borging van de nationale belangen van KLM in de toekomst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 358 (31936).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, haar stemrecht als aandeelhouder te benutten om overhevelingen van KLM-delen naar de Air France-KLM holding te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 359 (31936).

---

**Motie**

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de mogelijkheden te onderzoeken, inclusief benodigde financiële dekking, hoe de Nederlandse Staat een even groot belang kan nemen in de holding Air France-KLM als de Franse staat,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 360 (31936).

---

**Motie**

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het onlangs door Air France-KLM gepresenteerde programma Trust Together enkel ambities op hoofdlijnen weergeeft;

verzoekt de regering, in kaart te brengen wat de gevolgen kunnen zijn van de uitwerking van het programma Trust Together voor KLM, Schiphol, de Nederlandse economie en werkgelegenheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 361 (31936).

**De heer Graus (PVV):**

Al jarenlang neem ik inderdaad het voortouw als ik vermoed dat er rare dingen gaan gebeuren met KLM op het gebied van werkgelegenheid en omzet; zaken die het hele land aangaan. Ik ben er niet altijd even serieus in genomen, maar heel veel dingen zijn al uitgekomen. Wat ik over PostNL heb gezegd, gebeurt nu ook. Ik garandeer nogmaals de leden, ook in verband met de stemadviezen die zij straks geven: als er ooit een parlementaire enquête komt en je je

niet hebt ingedekt, heb je gewoon geen recht van spreken. Je moet ook proberen erger te voorkomen. Je moet altijd handelen om erger te voorkomen. Dan ben je pas een goed Kamerlid, vind ik. Je moet geen partijpolitiek bedrijven over de rug van de KLM of de bv Nederland.



**De heer Smaling (SP):**

Voorzitter. Als het gaat om werkgelegenheid is het altijd de rol van de Kamer om daar heel alert op te zijn, met name wanneer het grote aantallen werknemers betreft, zoals bij KLM en op Schiphol. Wij doen dat ook. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording. Trust Together zoals het er nu ligt, met die vier pagina's, geeft de SP-fractie niet onmiddellijk het gevoel dat er waanzinnige veranderingen op stapel staan die de onderneming, en KLM in het bijzonder, naar de afgrond zullen leiden. Wij zullen zoals altijd spits zijn op de ontwikkelingen bij de holding en op Schiphol, maar ik kan nu leven met de uitleg die de bewindspersonen hebben gegeven. Daar wilde ik het bij laten.



**De heer Van Helvert (CDA):**

Voorzitter. Het kabinet zei duidelijk: de publieke belangen zijn geborgd en daar staan wij ook voor in, maar harde garanties voor een holding waarin wij geen zitting hebben, kan men van ons niet verlangen. Daar heeft het kabinet gewoon gelijk in. Dat kan ook niet, hoe graag wij het zouden willen. Ik heb er alle vertrouwen in dat het kabinet, net als in de vorige vergadering, daar ook voor staat. Wij zullen, zoals onze taak is, het kabinet op dat punt blijven controleren, omdat het ons allemaal aangaat.

Ik ben ook blij met het antwoord van de staatssecretaris. Zij geeft heel duidelijk aan dat de nieuwe lowcostcarrier losstaat van de groei van Transavia. Anders was het in onze ogen een schending van de afspraken geweest en wij zullen blijven kijken of die afspraken inderdaad geborgd blijven, want dat is in het nationale belang en dat is waar wij hier voor staan. Wij hebben twee hubs en die worden beide versterkt. Dat is de uitspraak van Janaillac en daar moeten we het op dit moment mee doen. We blijven wel heel actief volgen of het ook zo blijft en we blijven actief zoeken.

Tot slot de opmerking dat de vijand of tegenstander, zoals Janaillac ook duidelijk zei, niet in Amsterdam zit of in Parijs. Zo is het hier in de Kamer ook. Soms lijkt het, als je dit debat ziet, alsof wij elkaar hier wat aan het bestoken zijn, maar als je luistert, vinden we eigenlijk allemaal hetzelfde. Ieder vogeltje zingt natuurlijk zoals het gebekt is en daar moeten we elkaar ook de ruimte voor geven, maar als je naar de inhoud kijkt, zie ik dezelfde eensgezindheid als er was in het KLM-debat van twee weken geleden. We vinden allemaal dat het kabinet daar waar het iets kan doen voor de goede zaak, dat ook moet doen. Iedereen zegt dat op zijn manier. In die zin lijkt het mij goed dat we doen wat een bekende apostel ooit aan de inwoners van Rome schreef: wees eensgezind onder elkaar. Dat lijkt mij op dit punt heel belangrijk.



Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Dank aan het kabinet voor de beantwoording. Duidelijk is dat Air France-KLM nog een lange weg heeft te gaan. D66 hoopt van harte dat Trust Together daaraan gaat bijdragen. Het klinkt ook bijna als de titel van een mooi liedje.

Uiteraard is de beste manier om KLM te helpen dat mensen in alle vrijheid met KLM gaan vliegen, maar dat bepalen we niet vanuit de Kamer. Het geldt ook niet alleen omdat het een heel duurzame maatschappij is. In dit debat wil ik toch nog iets aanvullends doen in mijn tweede termijn. Mijn vraag is of de overheid in dezen wel het goede voorbeeld geeft. Wordt er door ministers en ambtenaren zo veel mogelijk met KLM gevlogen? En hoe zit het met het Koninklijk Huis, wanneer leden daarvan een lijnvlucht nemen, zoals onlangs gebeurde voor het staatsbezoek aan Australië? Toen werd duidelijk dat er niet met KLM werd gevlogen. Ik vraag mij af of het kabinet dat hier mondeling kan aangeven. Anders mag een schriftelijk antwoord ook. Want nogmaals, we helpen KLM het beste door als overheid met KLM te vliegen, mits dat een redelijke optie is.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. De heer Elias heeft geen behoefte aan een tweede termijn en de heer Hoogland evenmin. Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn.



Staatssecretaris **Dijksma:**

Voorzitter. Ik denk dat het goed is als ik in ieder geval een reactie geef op de motie op stuk nr. 358 van de heer Graus. Daarin verzoekt hij de regering om met een plan van aanpak te komen. Ik moet deze motie ontraden, omdat mijn uitgangspunt is dat de belangen geborgd zijn en de afspraken staan. Air France-KLM moet een plan uitwerken en niet de Nederlandse regering. Voor het overige is het borgen van onze publieke belangen een kwestie van *frappez toujours*. We moeten vanuit de regering aan de bal blijven als dat noodzakelijk is. De heer Graus weet dat hij daarbij op ons kan rekenen.

**De heer Graus** (PVV):

Eigenlijk wilde ik geen bedrijven noemen in verband met deze motie, maar ik wil toch een voorbeeld noemen, en wel dat van de heer Van der Leegte, van wie ik een groot fan ben. Hij is een van de beste ondernemers van ons land en heeft de Nedcarfabriek in Born gered, met duizenden arbeidsplaatsen. Hij gaat ze dadelijk verdubbelen, ik geloof dat er straks nog duizenden mensen meer werken. Die man heeft al aangegeven dat hij de KLM wil helpen. Hij zou heel graag met de regering hierover spreken, hij wil heel graag met KLM spreken, maar dan moeten wel de koppen bij elkaar komen. Daarin heeft de regering een belangrijke rol, als herder van de schapen. Dat wil ik alleen maar zeggen. Er zijn mogelijkheden, ook met het Nederlandse bedrijfsleven en met een beetje geld van de regering, want dat is er best. Laten we wel wezen, als het dadelijk misgaat met de KLM, dan gaat dat nog meer kosten dan wanneer je dadelijk een aandeel extra neemt. Let op mijn woorden, anders gaat het helemaal fout, en wat moet Schiphol dan?

Staatssecretaris **Dijksma:**

Het probleem van de uitleg die de heer Graus nu aan zijn motie geeft, is dat hij daarmee mijn oordeel "ontraden" eigenlijk alleen maar sterker bevestigt. Als wij het bedrijfsleven erbij moeten gaan halen ... Nogmaals, wij zijn niet de holding. Wij moeten letten op de publieke belangen en dat doen wij ook. Dat is onze taak. Daarop mag de Kamer ons altijd aanspreken.

**De voorzitter:**

Heel kort, mijnheer Graus.

**De heer Graus** (PVV):

Daarom heb ik er ook heel duidelijk "nationale belangen" bij gezet. Daar gaat het mij om. Het is dus een heel duidelijke motie.

Staatssecretaris **Dijksma:**

Ja, maar nogmaals, mijn plan van aanpak hier is "*frappez toujours*", zoals ik net al met een knipoog zei. Wij zorgen er als regering voor dat wij voortdurend alert zijn en dat wij aan de bal blijven. Dat is aan de orde als het om de publieke belangen gaat. Wij treden op indien dat noodzakelijk is, maar daarvoor hoeven we geen plan van aanpak te maken. We moeten gewoon goed opletten en plat gezegd ons ding doen als dat noodzakelijk is. Daarop moet de Kamer ons vervolgens weer afrekenen; doen wij dat goed?

In de motie op stuk nr. 361 wordt ons verzocht om in kaart te brengen wat de gevolgen van de uitwerking van het programma zijn. Ook die motie wil ik ontraden. Air France-KLM gaat het plan uitwerken. Wij volgen dat. Als het helemaal uitgewerkt is en als dat consequenties voor Nederland zou kunnen hebben, sturen wij de Kamer natuurlijk een appreciatie. Dat blijft staand beleid. Dat doen we, maar dat is nu niet aan de orde. Daarom wil ik ook die motie ontraden.

Tot slot kom ik bij de vraag van mevrouw Belhaj. Ik ga niet over individuele reizen van het Koninklijk Huis. Ik neem aan dat u mij niet kwalijk neemt dat ik hier vandaag niet op inga, want ik ken de casus gewoon niet. Wel weet ik uit ervaring dat wij waar mogelijk altijd met onze eigen nationale airline vliegen. Volgens mij geldt dat ook voor het Koninklijk Huis. Soms lukt dat niet. Dat heeft dan te maken met schema's of met vluchten die niet aankomen op een tijdstip waarop je wel op de plaats van bestemming moet zijn. Dat is ook een kwestie van logistiek. Het uitgangspunt is dat wij het zo veel mogelijk doen, maar niet altijd. Het komt ook voor dat het om wat voor reden dan ook niet lukt. Meer kan ik daar nu niet over zeggen.



Minister **Dijsselbloem:**

Voorzitter. Ik zal reageren op de moties van de heer Graus op de stukken nrs. 359 en 360.

In de motie op stuk nr. 359 wordt de regering verzocht om haar stemrecht als aandeelhouder te benutten om overheveling van KLM-delen naar de Air France-KLM-holding te voorkomen. Ten eerste is dit naar mijn oordeel niet aan de orde. Ten tweede zou het een buitengewoon zwakke strate-

gie zijn als wij probeerden om dit soort strategische beslissingen in Air France-KLM tegen te houden via ons stemrecht als aandeelhouder in KLM. Zoals u weet, hebben wij slechts 6% van KLM in handen. Als dit de strategie is waarmee de heer Graus ons de arena in stuurt, mocht dit in de toekomst aan de orde zijn, dan staan we echt voor joker. We zullen dat dus slimmer en eerder moeten doen. Tot nu toe doen we dat ook.

**De voorzitter:**

Ik wil de minister vragen om niet zo uit te lokken en ik wil de heer Graus de mogelijkheid geven om een vraag te stellen.

**De heer Graus (PVV):**

Ik gun hem dat plezier wel. Ooit komt de tijd dat ik kan lachen en dat ik flauw kan doen. Dat komt nog wel! Ik tel mijn zegeningen altijd.

Ik vraag ook al heel veel jaren om het aandeel te vergroten. Daarover hebben wij al een discussie gehad. Het is inderdaad te weinig — ik meen dat het 5,92% is — maar het gaat wel om een regering. De Fransen zijn gevoelig voor diplomatieke en politieke druk. Dat heb ik twee weken geleden ook in mijn inbreng gezegd. Benut dat nou! Dat is het enige wat ik vraag.

**Minister Dijsselbloem:**

Dat doen we ook, maar de heer Graus moet mij toch niet kwalijk nemen dat ik hem buitengewoon serieus neem. De motie verzoekt de regering om haar stemrecht als aandeelhouder te benutten om eventuele voor Nederland ongunstige beslissingen tegen te houden. Het spijt me zeer. Dan herhaal ik wat ik net zei. 6% in KLM nemen om een strategische keuze in de holding tegen te houden, dat gaat gewoon niet werken. Dat is een buitengewoon serieuze reactie en geen provocatie. Om die reden ontraad ik de motie.

In de motie op stuk nr. 360 wordt de regering verzocht om de mogelijkheden te onderzoeken, inclusief dekking, hoe de Nederlandse Staat een even groot belang kan nemen in de holding. Dat gaat we op dit moment niet doen. Gegeven de problemen die Air France en KLM op dit moment hebben en de concurrentiestrijd waar zij op dit moment in zitten, draagt het nemen van een groter belang, of überhaupt het nemen van een belang, in de holding — want we hebben er helemaal geen belang in nu — niet bij aan de oplossing van de problemen. Wij ontraden dus deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

Ik wil de staatssecretaris, de minister, de deelnemers en de mensen die hebben meegekeken, hartelijk danken. De stemmingen over de ingediende moties zijn aanstaande dinsdag. Ik schors voor de dinerpauze.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.18 uur geschorst.

**Voorzitter: Arib**