

Vergaderjaar 2019–2020

35 505

Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM)

Nr. 20

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 23 juli 2020

De vaste commissie voor Financiën en de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben op 1 juli 2020 overleg gevoerd met de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2020 (Zesde incidentele suppletoire begroting inzake Steunmaatregelen KLM) (Kamerstuk 35 505);**
- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 26 juni 2020 inzake steunmaatregelen KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 41);**
- **de brief van de Minister van Financiën d.d. 30 juni 2020 inzake beantwoording vragen over steunmaatregelen KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 41) en over de Zesde incidentele suppletoire begroting inzake steunmaatregelen KLM (Kamerstuk 35 505)**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Anne Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Weeber

Voorzitter: Anne Mulder
Griffier: Schukkink

Aanwezig zijn dertien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bruins, Graus, Van Haga, Van der Linde, Anne Mulder, Nijboer, Paternotte, Van Raan, Slootweg, Sneller, Snels en Stoffer,

en de heer Hoekstra, Minister van Financiën, en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 19.01 uur.

De voorzitter:

Ik open dit wetgevingsoverleg van de Kamercommissie voor Financiën. Graag heet ik de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. We behandelen vandaag de zesde incidentele suppletoire begroting van het Ministerie van Financiën. Het voorstel hebben we afgelopen vrijdag ontvangen. Daar is een schriftelijke ronde over geweest. De antwoorden zijn gisteravond binnengekomen. Ik neem aan dat een aantal mensen daar ontzettend hard aan heeft gewerkt. Dank daarvoor.

Hoewel dit een wetgevingsoverleg is – er gelden in principe geen maximale spreektijden – zou ik toch willen uitgaan van maximaal vijf minuten per fractie, met twee interrupties per fractie in tweeën. Kunnen mensen daarmee uit de voeten?

De heer Graus (PVV):

Meneer de voorzitter. Het is inderdaad een wetgevingsoverleg. Het gaat over miljarden, over een van de grootste particuliere werkgevers. Ik zou toch willen dat u er soepel mee omgaat, want ik haal het waarschijnlijk niet binnen vijf minuten. Dit is een heel belangrijk dossier. Het gaat om miljarden aan geld. Ik vraag dus toch uw barmhartigheid in dezen.

De voorzitter:

Het kenmerkende van deze commissie is dat het altijd over miljarden gaat. Maar ik begrijp wat de heer Graus zegt...

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, ik sluit me wel aan bij wat meneer Graus zegt.

De voorzitter:

Goed. Twee interrupties, daar hoor ik geen discussie over. We behandelen dit voorstel in de zogeheten begrotingsvolgorde. Dat betekent dat ik als eerste het woord geef aan de heer Graus van de PVV.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. De KLM had natuurlijk nooit in buitenlandse handen moeten komen. In 2010 had de toenmalige Minister alles nog in harde garanties juridisch kunnen verankeren. Hij heeft dat toen niet gedaan. We zijn alles kwijt. Een memorandum of understanding is een vodge papier. Dat stelt niets voor. Dat weet ik nog vanuit de commissie-De Wit. Daar hebben we dus helemaal niets aan. Ik vraag ook al jarenlang aan beide Ministers om juridische verankering. Dat doe ik nu weer.

KLM en Schiphol zijn natuurlijk een Siamese tweeling op sociaal-maatschappelijk en financieel-economisch vlak. Het gaat om meer dan 100.000 banen. Het zijn miljardenbedrijven. KLM behoort met Schiphol tot de grootste particuliere werkgevers. En welk land laat zijn home carriers vallen? Dat doet niemand. Sterker nog, ze krijgen steun en hebben vaak kerosinevoordeel. Het gaat niet eens om leningen, waar het hier wel om gaat. ABN AMRO is geholpen met 18 miljard. Nu is het moment om iets

terug te doen en constructief te zijn, in plaats van te weigeren of woekerrentes te gaan eisen, ook naar de banken toe. 7% is een belachelijke woekerrente voor noodhulp. Hoeveel kan dat minder? Het gaat om noodhulp. Ik vraag dus aan de Minister om te pleiten voor minder rente. En hoeveel rente betaalde ABN AMRO destijds? Ik weet het nog wel. Maar leg het maar eens uit aan de mensen en bedrijven die nu woekerrentes moeten betalen. Het was toen namelijk gerelateerd aan de rentestand voor de gewone particulier. Die is momenteel niets, nada, niks meer. Laten we daar eerlijk in zijn.
Geen euro van het geld dat we lenen moet naar de Fransen gaan...

De voorzitter:

De heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

We hebben twee interrupties, toch?

De voorzitter:

Ja, in tweeën. U kunt dus vier keer interrumpen.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dit is een interessant betoog, zeker omdat het gaat om Euribor plus de opslag die KLM moet gaan betalen. Op zich lijkt me dat inderdaad heel erg veel, maar is de heer Graus het met mij eens dat het eigenlijk helemaal niet zo erg zou zijn als wij 100% eigenaar zouden worden van de KLM?

De heer **Graus** (PVV):

Ik zeg tegen meneer Van Haga via de voorzitter dat ik daar al tien jaar voor pleit. Ik ben de langstzittende woordvoerder luchtvaart. Ieder jaar vraag ik om KLM te nationaliseren, terug in Nederlandse handen te halen, de smeùige oer-Hollandsche kaas van het kurkdroge Franse stokbrood te halen, ons niet meer door die Fransen te laten piepelen, zoals ze ook met onze vissers en met alles doen. Ze naaien ons met alles. Terug in eigen handen! We kunnen dat gemakkelijk doen. Er zijn genoeg luchtvaartmaatschappijen – ik ken ze – die met KLM willen samenwerken. We hebben het helemaal niet nodig, totaal niet. Ik ben het daar dus helemaal mee eens. Er ligt nog een motie-Van Dijck/Graus, die gelukkig is aangenomen met dank aan een meerderheid van deze commissie en de Kamer, waarin we verzoeken om de ontvlechting zo vlug mogelijk te bewerkstelligen en te onderzoeken hoe dit het snelste en het beste kan. Ik wil nog één ding zeggen, meneer de voorzitter. Ik vroeg al jaren voordat deze Minister van Financiën ertoe overging om een vergroting van het aandelenpakket gelijk aan het aandeel van de Fransen. We hadden enkele honderden miljoenen minder hoeven te betalen als ze toen naar mij geluisterd hadden. Ik hoop dus dat het nu eindelijk eens gaat gebeuren. Je kunt veel vertellen over de PVV, maar vaak krijgen wij achteraf gewoon gelijk. Dat is nou eenmaal zo. De feiten liggen er en de Handelingen liggen vast, meneer Van Haga, zeg ik via de voorzitter.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dit was zo duidelijk dat ik geen vervolgvraag heb. Dus ik neem aan dat ik er dan nog drie over heb, voorzitter.

De voorzitter:

Dit was de tweede! Nee hoor, goed. De heer Graus gaat verder.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. We willen dus dat er geen euro van dat geld naar de Fransen gaat. We willen keiharde garanties. Ik heb ook gevraagd om juridische verankering. Geen overheveling van kas, macht,

mensen, bedrijfsonderdelen, niets; alles moet hier blijven. Dat kan gemakkelijk. Er ligt ook nog een aangenomen motie van de VVD, van het lid Dijkstra, die ik ook heb gesteund. Ik vraag hoe het daarmee staat. Er mag ook geen geld naar Air France of de holding Air France-KLM, want zij lenen namens de holding namens KLM. De Fransen blijven proberen onze smeuiĳe, voedzame, oer-Hollandse kaas van het kurkdroge Franse stokbrood te vreten en dat begin ik een beetje zat te worden na tien jaar strijd. Iedereen ziet dat, vandaar dat die motie van Van Dijk en mij eindelijk werd gesteund. De Kamer is dat gelukkig ook gaan inzien; dank daarvoor.

De KLM moet ook baas in eigen huis zijn als ze de lening van de overheid krijgt. Nu zitten er vijf Fransen en vier Nederlanders in de raad van commissarissen van KLM. Dit moet minimaal een meerderheid Nederlanders worden. Ook daar krijg ik graag een toezegging op, want dat moet best bilateraal afgetikt kunnen worden. Desnoods moet de Koning daarvoor worden ingeschakeld, of de Minister-President of weet ik wie er allemaal naartoe moet, maar het moet wel kunnen. KLM moet zelf over dat geld kunnen beslissen. Ook moet de overheid het aandeel van 5,9% in KLM-aandelen vergroten. Ook dat is een verzoek.

Het is nu helemaal niet het goede moment om met een vliegtaks te komen of met een minimumticketprijs. Het is echt te gek voor woorden wat er allemaal wordt opgelegd. En wat hebben die nachtvluchten te maken met staatssteun? Dat is niet eens staatssteun, het is een lening, maar wat hebben die ermee te maken? Het is allemaal misbruik maken van. Om Elbers als CEO van KLM straks een pak geld te lenen en hem dan met armen en benen gebonden, verzwaard met stoeptegels en bakstenen, van de tienmeterplank af te schoppen en dan te zeggen «probeer je hoofd maar boven water te houden»; zo werkt het toch niet? Ook daar krijg ik graag een toezegging op. Ik wil dus het liefst afstel van die vliegtaks, maar minimaal uitstel. Dat is het minimale wat ik vraag. Misschien haalt uitstel het wel in deze Kamer, dus laat ik daar maar voor gaan.

De CEO van KLM gaat 20% inleveren. Wat ik heb begrepen – mogelijk is er inmiddels iets veranderd – is dat de CEO van Air France-KLM, meneer Smith, miljoenen verdient. Daar wordt een en ander bevroren en hier wordt alles -20%. Dat is toch te gek? Tussen de Fransen en de Nederlanders is er nooit sprake van gelijke monniken, gelijke kappen. Ook daar krijg ik graag een reactie op. We hebben ook gevraagd geen bonussen en dividenduitkeringen te geven zolang er een infuus wordt toegediend. Ik denk dat dat een heel billijke vraag is.

Ik wil het hebben over duurzaamheid, die duurzaamheidseisen die plotseling allemaal worden opgelegd. Mensen gaan daar misbruik van maken, zoals mensen die demonstreren en plotseling gaan plunderen. Dan gaan ze iets erbij doen wat helemaal niet hoort en wat niet netjes is. Dat gebeurt nu ook met die duurzaamheid. KLM staat al meer dan tien keer op rij in de wereldtop qua duurzaamheid. Ze hebben een paar keer de nummer 1-prijs gehaald. Waarom juist KLM als beste jongetje, schoonste jongetje, duurzaamste jongetje van de klas nog extra nekslagen toedienen? Ik vraag dat ook aan mijn ambtsbroeders en -zusters hier aanwezig, zowel aan de linker- als aan de rechterzijde van de Kamer. Dit is toch niet netjes? Ze lopen toch al voorop, dus waarom nog meer straffen?

Ik vind het ook heel erg dat de mooiste kist, de 747, al is vervangen. Dat was het mooiste vliegtuig ooit, een van de beste. Er wordt geïnvesteerd in stillere en zuinigere kisten met biofuel, zoals dat dan heet. Er zijn dan rupsjes-nooit-genoeg die altijd meer, meer, meer, meer, meer willen. Dat moeten we niet doen. Geef de leider van de marathon dus een stukje banaan en water, maar ga geen koordjes over de weg spannen om hem te laten struikelen. Dat is wat ik eigenlijk wil vragen.

De voorzitter:

U zit op vijf minuten.

De heer **Graus** (PVV):

Zeker, maar als ik het mag afronden? Ik heb nog een paar vragen ter afronding. Dan zal ik mijn interrupties desnoods achterwege laten, maar ik vind het belangrijk om dit nu even te doen.

De **voorzitter**:

Dat is afgesproken. Gaat u verder.

De heer **Graus** (PVV):

Bedankt voor uw coulance, meneer de voorzitter. Ik ben ook een van de gastsprekers en met gasten moet je natuurlijk altijd extra netjes omgaan! Ik heb trouwens een vraag aan D66. De Eurocommissarissen zijn D66 heilig, maar de Eurocommissaris heeft verzocht noodsteun niet te koppelen aan duurzaamheidseisen.

We hebben maandag al vragen gesteld, die ik nu dan even achterwege zal laten. Die zijn ook al beantwoord. Ik heb het ook over de bevrozing gehad; ik ga er even vlug doorheen.

De aller-, allerbelangrijkste vraag die ik wil stellen, gaat over de aangenomen motie Van Dijck/Graus. Laat ik daar maar mee afronden. Hoe staat het daarmee? Hoe kan dat onderzoek zo spoedig mogelijk starten? Ik begrijp dat we niet van alles op de hoogte kunnen worden gehouden en dat niet alles geopenbaard kan worden, maar ga ermee aan de slag! De Minister is nu even aan het omkijken, maar hij zal nu even moeten luisteren. Ook met de vergroting van het aandelenpakket heb ik toch echt gelijk gekregen als PVV-tokkie. De hele Kamer viel over mij heen, iedereen viel over mij heen, maar ik heb wel gelijk gekregen. Dus ik zeg nu ook: ga het nu doen en ga niet weer een paar jaar wachten, want dan gaat u weer op uw muil. Maar u zit er dan waarschijnlijk niet meer. De ellende zal wel weer aan iemand anders worden overgedragen. Ik hoop dat u nog waardig afscheid wilt nemen, als u niet meer terugkomt, en dat u daar nog mee aan de slag gaat. Op die rekensom van eisen voor het bijmengen van biofuel wil ik ook een reactie hebben, want dat is twee, drie keer zo duur en wie gaat dat betalen? Dat is een oer-Hollandse vraag.

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank aan de heer Graus, die zichzelf gastspreker noemde. U bent altijd welkom in de commissie Financiën. De heer Van der Linde van de VVD.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter. Een reddingsoperatie, geen strafexpeditie; dat waren de woorden die ik vorige keer heb gebruikt. Laten we respectvol omgaan met de medewerkers van KLM. Niemand heeft gevraagd om deze rottijs. Ik begin niet voor niets met die woorden, want het gaat niet goed met KLM. Er moeten misschien mensen uit en er is nu al een ontzettend loonoffer gevraagd. Dat geldt voor mensen in de lucht en aan de grond. Dat doet pijn, want dit zijn gewoon mensen die een baan, een huis en een gezin hebben, die trots zijn op hun werk en trots zijn op het bedrijf waar ze voor werken. Ze snappen ook dat er nu een offer gebracht moet worden, omdat KLM er anders niet bovenop komt.

Ik vraag toch even aandacht voor die mensen, want zij hebben nu een tabel gekregen waarin ze hun persoonlijke salarisverlaging kunnen bekijken. Je bent purser op een intercontinentale vlucht. Je bent regelmatig zes dagen van huis. Je maakt veel extra kosten om thuis het gezin draaiende te houden en hoppekee, minus 15%. Je doet bagageafhandeling, zwaar werk, nachtdiensten: ka-ching, minus 5%, minus 10%. Volgens mij is dat niet wat wij in dit land voor ogen hebben. Als wij een loonoffer vragen, dan nodigen we de medewerkers uit om daarover mee te praten via de vakbonden en via de or. Dan houden we rekening met hoe het bedrijf ervoor staat, wat er op de arbeidsmarkt gebeurt, hoe concurr-

renten het doen en natuurlijk wat er is aan alternatieven en creatieve oplossingen. Ik vraag de Minister van Financiën dan ook of de 20% die nu genoemd is in dat tabelletje, in die staffel, een richtsnoer is, iets wat vervolgens nog op goede en constructieve wijze met de bonden ingevuld kan worden, als het maar snel gebeurt, als de bezuiniging maar wordt gehaald en als mensen niet onnodig in onzekerheid zitten. Voor de rest zou ik graag zien dat de passage hierover in de overeenkomst met KLM gewoon openbaar wordt gemaakt, want dit raakt 30.000 mensen en dat kun je dus niet geheimhouden.

De voorzitter:

Een tussenkomst van de heer Nijboer.

De heer Nijboer (PvdA):

Ik snap deze oproep van de heer Van der Linde heel goed. Het is te doen om de werkgelegenheid en de PvdA-fractie maakt zich ook erge zorgen over de arbeidsomstandigheden, over de hoeveelheid flexcontracten en ook over de beloning van mensen die de bagageafhandeling doen. Ook stewards en stewardessen verdienen geen topsalarissen. Is de VVD-fractie het met de PvdA eens dat daar niet de rekening naartoe geschoven moet worden? Begrijp ik dat goed uit de woorden van de heer Van der Linde?

De heer Van der Linde (VVD):

Nee, dat kunnen we niet beloven, want we weten met z'n allen dat dit pijn gaat doen. Dit is een offer voor iedereen. Er gaan misschien mensen uit en mensen zullen minder betaald krijgen. Dat gaan wij hier niet leuker maken en dat ga ik mensen ook niet voorhouden. Maar het minste wat wij kunnen doen, is werknemers en de bonden de gelegenheid geven om hier gewoon, zoals we dat in Nederland doen, aan tafel te zitten en na te denken over oplossingen. Die zijn er zat en die zijn heel wat creatiever dan een staffeltje van het Ministerie van Financiën. Ik ga gelijk door. Als we het nu toch over die bezuinigingen hebben...

De voorzitter:

Toch niet, want ik zie de heer Alkaya. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Het valt me op dat de VVD-fractie het hier presenteert als een fait accompli. De heer Van der Linde zegt: we gaan hier niets meer aan veranderen; laten we dan een beetje het eerlijke verhaal vertellen. Dat is een beetje het antwoord dat hij de heer Nijboer geeft. Maar de heer Van der Linde zal toch ook onderkennen dat we daar zelf over gaan en dat als wij dat zouden willen, we wel degelijk de mensen kunnen blijven betalen en dat we gedwongen ontslagen kunnen voorkomen? Dat is een politieke keuze. Ik begrijp van de VVD dat zij dat niet wil doen.

De heer Van der Linde (VVD):

Het gaat ons om één ding. Als de stofwolken zijn opgetrokken, moet er een concurrerende KLM staan, in het belang van Schiphol en in het belang van Nederland als handelsland. Dan moet je bezuinigen; dat kan niet anders. Dat doe je natuurlijk liefst zo min mogelijk in banen en zo min mogelijk in salaris. Dat snappen we allemaal, maar het moet wel ergens vandaan komen, want anders hebben we straks weer een verlieslatende vliegmaatschappij.

De heer Alkaya (SP):

Dat is te volgen natuurlijk, maar daarmee is het wel een politieke keuze. We moeten niet doen alsof het een gegeven is. Daarmee kiezen we ervoor – wij niet, maar de VVD blijkbaar wel – om een bezuiniging op te leggen en om ook nog eens op te leggen hoe die ingevuld zou moeten worden,

met het doel om KLM concurrerend te maken. Daarmee kiest de VVD-fractie dus voor ontslag, loonmatiging en dergelijke. Ik wil alleen maar laten zien dat er ook andere keuzes mogelijk zijn en dat de vakbonden ook tot andere keuzes hadden kunnen komen als ze erbij betrokken waren geweest. Dat is niet gebeurd en nu ligt er op tafel wat er op tafel ligt. Dat komt mede door hoe het proces is ingericht en dat had niet hoeven. Dat is een politieke keuze geweest.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik denk dat de heer Alkaya precies het punt maakt dat ik ook maak. Ja, er moet bezuinigd worden. En ja, dat doet pijn en ja, dat zal mensen raken. Ik zie niet hoe we dat anders moeten doen. Ik zie graag de bonden aan tafel zitten om te kijken hoe je dit op een andere manier kunt invullen. Maar ik denk dat je echt een sprookje vertelt op het moment dat je zegt dat dit kan zonder in te grijpen in de arbeidsvoorwaarden. Ik wil de manier waarop het ingevuld wordt, graag overlaten aan de sociale partners, zoals we dat in Nederland gewend zijn.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Nu we het toch over die bezuinigingen hebben: daar zou ik wel graag wat scherpere op willen hebben. De Minister heeft het over een bezuiniging van 15% van de beïnvloedbare kosten. Ik heb schriftelijk gevraagd wat beïnvloedbare kosten zijn. Eerlijk gezegd heb ik daar gewoon een kaasantwoord op gekregen; laat ik maar gewoon eerlijk zijn. Ik wil graag weten wat de beïnvloedbare kosten zijn en met name wat dat doet met het geheel van de kosten. Over hoeveel procent hebben we het? Als we weten hoeveel er in totaal bezuinigd moet worden, kunnen we tenminste over een paar jaar terugkijken om te zien of dat gehaald is.

Voorzitter. Dit alles gezegd hebbende is de VVD best tevreden over het pakket dat er ligt. Het redt onze blauwe trots, zoals de Minister van IenW het graag noemt, en het zadelt het bedrijf niet op met buitensporige eisen aan de bedrijfsvoering en aan alles eromheen. Onze tevredenheid geldt vooral voor de staatsgaranties en de positie van Schiphol. De beide Ministers hebben echt een huzarenstukje geleverd door de hubfunctie van Schiphol voor langere tijd veilig te stellen en daar gaat het om. Mijn collega Remco Dijkstra vraagt daar al jaren aandacht voor. Met deze leningen en garanties kan KLM vooruit, kan de directie nieuwe plannen maken en kunnen we werken aan een echt concurrerende nationale luchtvaartmaatschappij.

De beperking van de nachtvluchten was geen doel op zich, maar is voor de omwonenden van Schiphol natuurlijk heel plezierig. Het is goed dat we vasthouden aan de sectorbrede – ik herhaal: de sectorbrede – maatregelen die het milieu moeten ontlasten en innovatie gaan brengen.

Voorzitter. Maar daarmee zijn we er nog niet. Ik deel graag enkele zorgen. De eerste gaat natuurlijk over de governance bij Air France-KLM. Ik begrijp heel goed dat die discussie is geparkeerd, maar die komt natuurlijk terug. Hoe ziet de Minister van Financiën dit?

Daarnaast heb ik een beetje dezelfde vraag als de heer Graus, maar dan de minder verhitte versie daarvan. Hebben we nou zicht op wat er in Frankrijk gebeurt, aan de Franse kant van dit concern? Ik hoorde vanmorgen een bericht over ontslagen. Heeft de Minister daar greep op? Weten we iets over salarissen enzovoorts? Het zou wrang zijn als KLM'ers salaris inleveren – dat geldt trouwens ook voor hun collega's bij Transavia en Martinair – terwijl hun collega's in Frankrijk vasthouden aan de veel betere arbeidsvoorwaarden. Wat gaat het kabinet doen om draagvlak in Frankrijk te krijgen?

Voorzitter. Ten slotte mijn grootste zorg. De Minister weet dat ik hiermee kom. We zijn er nog niet. We hebben nu 3,5 miljard aan leningen en garanties gegeven, maar vroeg of laat zullen we de solvabiliteit, het aandelenvermogen van Air France-KLM, moeten oppoetsen en dan staat de Staat mogelijk aan de lat. Mijn grote zorg is dat de Europese Commissie dat niet zomaar laat gebeuren en een remedy oplegt, namelijk de verplichte verkoop van landingsrechten of andere activiteiten. Ik ben hierover begonnen in april. Ik vond het antwoord toen niet bevredigend en ik vind het schriftelijke antwoord van gisteren ook niet bevredigend. We weten dat Lufthansa landingsrechten moet verkopen. Ik wil weten of dat in Nederland aan de orde is. Blijkbaar niet nu, maar wel bij een aandelenemissie. We geven nu miljarden uit, maar het eindresultaat kan blijkbaar zijn dat KLM uiteindelijk weer slots moet verkopen. De Minister van Financiën gaat hierover en ik wil hier duidelijkheid over hebben. Is het denkbaar dat de remedy vervolgens doorschuift naar Nederland? Wij hadden maandag een discussie over de Comptabiliteitswet. Ik geef de Minister graag de afrekenbare doelstelling mee. We schuiven nu 3,5 miljard die kant op. Wat wij daarvoor terug willen, is eigenlijk Schiphol als as van het internationale vliegverkeer en KLM als ijzersterke nationale operator. De besluiten daarover moeten dit najaar nog worden genomen. Voorzitter. Ik sluit af. In het vorige debat vroeg ik namens de VVD om een goede, concurrerende KLM, die er ook is voor gewone Nederlanders. Geen politieke verlanglijsten, gewoon een zakelijke insteek. Op dit punt heeft het kabinet, zoals ik het zie, alvast geleverd, waarvoor dank. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan ga ik naar de heer Snels.

De heer Snels (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Je weet nooit van tevoren of je in een debat nog tot een andere opvatting komt, maar dat moet wel altijd de inzet zijn. Laat ik direct helder zijn: ik begin wel teleurgesteld aan dit debat. Voor GroenLinks is het tegengaan van klimaatverandering een van de allerbelangrijkste politieke opgaven. De Noordpool staat in brand. De tijd om klimaatverandering nog zo veel mogelijk te stoppen, raakt op. We moeten nu actie ondernemen. Deze coronacrisis mag niet gebruikt worden om terug te gaan naar business as usual. Niet terug naar het oude; de coronacrisis moet een omslag zijn naar een duurzame samenleving. Voorzitter. Voor GroenLinks is de uitzonderingspositie van de luchtvaart een doorn in het oog. Die doet pijn: een uitzondering in het klimaatakkoord van Parijs en een uitzondering in de fiscale politiek. Ik heb Schiphol eerder «een belastingparadijs» genoemd. Recent was er de uitzondering dat, terwijl het hele land op slot ging, de vliegtuigen volgeladen werden. En dan debatteren we vandaag over de redding van KLM. Geen misverstand: ook GroenLinks wil KLM redden. Wij zijn niet tegen de luchtvaart. Wij zijn tegen de uitzonderingspositie van de luchtvaart, die daardoor buiten alle maatschappelijke grenzen treedt qua klimaat, qua vervuiling en qua overlast.

De afspraak was dat er echte voorwaarden gesteld zouden worden aan duurzaamheid. Wat is er nieuw aan de intentie om de CO₂-uitstoot als gevolg van de internationale luchtvaart in 2030 naar het niveau van 2005 terug te brengen? Dit stond al in de intenties van de sector zelf uit 2018. Die zijn overgenomen in het akkoord Duurzame Luchtvaart, vervolgens in de Luchtvaartnota en nu weer in de KLM-deal. Dat is vier keer greenwashing. Wat is er nieuw aan het streven om de uitstoot per passagierkilometer in 2030 met 50% terug te brengen ten opzichte van 2005? Deze formulering van duurzaamheid per passagier om vooral ook te kunnen blijven groeien, heeft KLM drie jaar geleden zelf al beloofd. Waarom zouden we de blauwe ogen van de blauwe trots moeten geloven als het

gaat om deze CO₂-reductie? En wat is er nieuw aan de fabriek voor duurzame luchtvaartbrandstof? Daar investeert KLM toch al in? En wat is er nieuw aan de vermindering van het aantal nachtvluchten? We doen er al vier jaar over om de belofte gestand te doen de vermindering van 32.000 naar 29.000 vorm te geven en het is nog steeds niet rond. En waarom wordt verdere daling van het aantal nachtvluchten gekoppeld aan opening van Lelystad, waardoor overlast verplaatst wordt en bewonersgroepen tegen elkaar worden uitgespeeld? Moest dat echt van de VVD? En waarom geen harde afspraken over stoppen met kortefstands-vluchten naar Brussel, Frankfurt en Londen, met snelle treinen als alternatief? Als er een kans is om hier afspraken over te maken en hierin in Europees verband te investeren, dan is het nu. Laat die kans niet voorbijgaan, zo vraag ik het kabinet.

Voorzitter. De andere zorg van GroenLinks was de bail-in. Marktpartijen moeten meedelen in de pijn. Met een beetje goede wil kan ik dat ook de brief lezen, hoewel de ketenpartners – de leasemaatschappijen en brandstofleveranciers – rustig kunnen afwachten waar KLM zelf mee komt, want het zit in de opdracht aan KLM voor de kostenreductie. Maar wat gebeurt er nou als KLM hier niet succesvol in is en als die ketenpartners achterover gaan leunen en zeggen: betaal de rekening maar? Komt er dan nóg meer druk op het personeel? Want ik snap de zorgen van de bonden. Geen misverstand: ik heb geen moeite om de drie ton verdienende piloten die ook nog belasting ontwijken, aan te pakken. Maar modaal en minder verdienend cabine- en grondpersoneel moet worden ontzien. Graag een reactie. En waarom zo'n slappe tekst over die belastingontwijking door piloten? Daar moet toch gewoon echt een einde aan komen?

Voorzitter. Ik hoop echt dat uit dit debat blijkt dat er meer nodig en meer mogelijk is ten aanzien van de duurzaamheidsvoorwaarden. Zoals het er nu ligt, is het voor GroenLinks moeilijk om dit te steunen. Het enige duurzame aan de voorwaarden is dat het een hergebruik is van oude beloften.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Ik zie een interruptie van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik zou de heer Snels willen vragen of hij het verschil kent tussen een lening en een subsidie.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Zeker.

De heer **Paternotte** (D66):

Dan heb ik een belangrijke vraag voor de heer Snels, want op de website van GroenLinks verscheen afgelopen vrijdagochtend in no time na het naar buiten komen van dit steunpakket een petitie waarin drie maal wordt gezegd dat KLM een subsidie van de Staat krijgt van 2,4 miljard euro. Mensen wordt gevraagd om de petitie te tekenen om daar bezwaar tegen te maken. GroenLinks heeft dit op allerlei kanalen ook vergeleken met steunpakketten voor andere sectoren, zoals de cultuursector. Daarbij wordt gezegd dat de cultuursector 300 miljoen krijgt en dat KLM 2,4 miljard krijgt. Maar u erkent nu dat u het verschil kent tussen een subsidie en een lening. Het is naar aanleiding van de feitelijke vragen nog eens beantwoord: het pakket bevat op geen enkele manier een subsidie. In deze tijd, waarin er al genoeg partijen zijn die vaak een loopje met de waarheid nemen om hun politieke standpunten naar voren te brengen, verwacht ik van een partij als GroenLinks dat u er met ons voor staat dat wij mensen

niet voor het lapje houden. Mijn vraag is dus of u de website van GroenLinks gaat aanpassen en eerlijk gaat vertellen dat het om een lening gaat.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik denk dat de heer Paternotte ook weet wat een impliciete subsidie is. Je zou het kunnen vergelijken met de bankensector: too big to fail, wetende dat de banken altijd gered worden als ze in problemen komen. In feite is hier hetzelfde aan de hand. Dit kabinet heeft van begin af aan gezegd dat, wat er ook gebeurt, KLM gered gaat worden. Uiteindelijk moeten we na de garanties en de leningen nog maar zien of we het terugkrijgen. Dan wordt het uiteindelijk een subsidie, maar de definitie van «een impliciete subsidie» klopt in ieder geval.

De **voorzitter**:

Dank. Dan ga ik naar de heer Slootweg.

De heer **Slootweg** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De coronacrisis, die ons land hard heeft geraakt, zal diepe wonden slaan. Het is een unieke crisis, waarbij er geen schuldige is aan te wijzen. Daarom neemt de regering ook unieke maatregelen. Het steunpakket voor KLM is zeker «uniek» te noemen, maar het is wel nodig. De luchtvaartmaatschappij is een enorme werkgever, een bedrijf dat van groot belang is voor Schiphol en daarmee voor Nederland als een aantrekkelijk land om je er als bedrijf te vestigen. Daarmee geeft het niet alleen werk aan 33.000 mensen, maar indirect aan een veelvoud. Dat is hier uitvoerig aan bod geweest in ons vorige debat over de toen aangekondigde steunmaatregelen.

Voorzitter. Het zwaarste onderdeel van dit steunpakket is wat ons betreft toch wel het gevraagde loonoffer. Wij zijn uitgesproken voorstander van een loonoffer door de sterkste schouders, een kleine groep die ongeveer 10% van alle loonkosten vertegenwoordigt. Het inleveren van 20% is geen sinecure, maar we begrijpen dat zij dit kunnen dragen en het is nodig voor het gezond krijgen van KLM. Maar meer pijn zien wij bij de groep van modaal tot aan drie keer modaal, die maximaal 20% moet gaan inleveren. Kan de Minister aangeven hoe dit wordt vormgegeven? Heb ik goed begrepen dat een werknemer met een modaal inkomen niet de maximale 20% gaat inleveren? Maar hoe wordt dat «modaal» berekend? Ik begrijp van de vakbonden dat de onregelmatigheidstoeslag mee wordt genomen in de berekening of iemand modaal verdient. Gezien de aard van zo'n toeslag lijkt mij dat dit niets zegt over wat iemand elk jaar verdient. Ik hoor graag van de Minister hoe hij dit ziet.

Op welke wijze wordt bij het loonoffer recht gedaan aan de onderhandelingsvrijheid van vakbonden? Is dit in lijn met werknemersrechten, zoals overeengekomen in diverse ILO-conventies? En hoe wordt voorkomen dat vaste krachten worden ontslagen en dat daardoor meer flexkrachten terugkeren? Natuurlijk zal een deel uit de onderhandeling tussen vakbonden en KLM moeten blijken, maar de Minister heeft ook andere eisen gesteld. Ik hoop dus dat aangegeven kan worden hoe hierover wordt gedacht.

In het verlengde hiervan: dit type afspraken heeft noch de Duitse staat ten aanzien van Lufthansa gemaakt, noch Frankrijk ten aanzien van Air France. Is dit een risico ten aanzien van de goedkeuring door de Europese Commissie? Zijn er behalve het arbeidsvoorwaardelijke aspect nog andere risicovolle aspecten waardoor de Europese Commissie dit steunpakket kan afkeuren?

Voorzitter. Het is onze taak om de voorwaarden die zijn uitonderhandeld voor het steunpakket, goed te controleren. Het is ons inziens een zakelijke deal en geen cadeautje, maar ik wil wel goed begrijpen hoe de voorwaarden tot stand zijn gekomen, bijvoorbeeld de rentes. Heb ik goed begrepen dat deze marktconform zijn of wijken ze daarvan af? Als wij verder naar de

gehele sector kijken, dan zal waarschijnlijk ook KLM er niet aan ontkomen om te reorganiseren naar aanleiding van deze crisis. Maar ik vraag de Minister: hoe is men van plan de continuïteit en levensvatbaarheid van KLM in de gaten te houden en wellicht te borgen?

De Minister schrijft dat er voor de liquiditeitsbehoefte van KLM gekeken is naar twee scenario's, een «slow recovery»-scenario en een «prolongued impact»-scenario. Komt uit deze scenario's naar voren hoe de rentelasten de komende vijf jaar op KLM drukken? En wat doet dit voor de bedrijfsvoering en de levensvatbaarheid van dit bedrijf? Ik ben benieuwd wat het oordeel hierover was, ook van de extern adviseur.

Voorzitter. Ik wil nog even doorgaan op de lening zelf. De Minister geeft in zijn brief en in antwoorden telkens aan dat het kabinet voor 1 miljard in zee gaat, maar praktisch gezien gaat de Staat tot 90% garant staan voor de bankleningen van 2,4 miljard en neemt hij daarmee een veel grotere last op zich. Hoe ziet de Minister dit? Erkent hij dat het hiermee om meer risico gaat dan enkel de lening van 1 miljard?

Voorzitter, ten slotte. Ik begrijp dat de Minister ten aanzien van de duurzaamheidseisen het ijzer wil smeden als het heet is. Volgens mij worden de afspraken uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart hiermee juridisch geborgd. Daarmee kunnen wij die voorwaarden steunen. Ook zijn wij positief over het terugdringen van de nachtvluchten, zoals is vastgelegd in het steunpakket. Maar klopt de analyse van topman Elbers dat de stap van 29.000 naar 25.000 nachtvluchten mede door andere luchtvaartmaatschappijen gerealiseerd moet worden? Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Er is nog een interruptie van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor het ontzettende hier-en-nu verhaal van de heer Slootweg, die en passant zegt dat de coronacrisis een soort natuurverschijnsel is. Dat is niet zo. Het is een door menselijk handelen ontstane zoönose die met name door de luchtvaart nogal verspreid is. Ik denk dat het goed is om je dat te realiseren, want dat heeft ook te maken met de eisen die gesteld zouden moeten worden aan een sector die ver buiten de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid treedt. De sector zal moeten krimpen om binnen de grenzen van leefbaarheid, klimaat en veiligheid te blijven. Hoe ziet de heer Slootweg, gezien dat gegeven, het verdienvermogen van KLM? Met andere woorden, hoe ziet de heer Slootweg dat die lening gaat worden terugbetaald, in een krimpende markt en met een kleinere sector? Zoals het CDA zo vaak zegt, wil je deze planeet als rentmeester mooier doorgeven, wat overigens nog uit geen enkele manier blijkt uit hoe het CDA zich opstelt. Hoe geldt dit voor de luchtvaartsector? Hoe gaat KLM die lening terugbetalen in een krimpende sector?

De heer Slootweg (CDA):

Ik wil toch wel beginnen om te zeggen dat KLM al jarenlang de meest duurzame luchtvaartmaatschappij is. Ik vind het sowieso van belang dat deze waarde, deze Nederlandse waarde, door KLM kan worden uitgedragen. Daarom denk ik dat de hele luchtvaartsector er enorm veel belang bij heeft dat er een sterker KLM over de wereld vliegt.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik denk dat u ook doorheeft dat dat op geen enkele manier een antwoord is op de vraag. KLM zal misschien duurzaam zijn in een sector die op zichzelf het meest vervuilend is. Dan ben je dus het schoonste jongetje in de smerigste klas. Maar laat de heer Slootweg nou eens antwoord geven op de vraag hoe KLM die lening gaat terugbetalen. Wat is het verdienver-

mogen van KLM? Daarbij moet je ervan uitgaan dat de sector ongeveer een derde kan uitstoten van wat die op dit moment doet.

De heer **Slootweg** (CDA):

Juist omdat men de duurzaamste is, terwijl alle landen op weg moeten gaan naar de duurzaamheidseisen van Parijs, denk ik dat KLM een geweldig concurrentievoordeel heeft. Daarmee zie ik die duurzaamheid als een belangrijk asset om de levensvatbaarheid op termijn vol te houden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat is een goed antwoord, want dan concludeer ik... Dat is mij wel een derde interruptie waard. Ik zie dat u het opschrijft, voorzitter. Heel goed. Dan concludeer ik dat het CDA inderdaad zegt: de duurzaamheidseisen zijn heel hard en heel belangrijk om Parijs te halen. Dat biedt wel een basis om gezamenlijk te kijken hoe we de luchtvaartsector kunnen laten krimpen om binnen die grenzen te blijven. Ik begrijp nu uit het antwoord van de heer Slootweg dat hij dat ook vindt, omdat hij die duurzaamheidseisen, die binnen Parijs moeten blijven, net ook zo hard neerzette. Dank u wel daarvoor, zeg ik via de voorzitter tegen het CDA.

De **voorzitter**:

Voelt de heer Slootweg zich nog geroepen om daarop te reageren?

De heer **Slootweg** (CDA):

Ik hoorde de vraag niet helemaal.

De **voorzitter**:

Een interruptie hoeft geen vraag te zijn, hè. Het mag ook een statement zijn. Ik zeg het maar.

De heer **Slootweg** (CDA):

Nee, dat klopt. Ik denk dat het echt belangrijk is, als we naar de toekomst en de levensvatbaarheid kijken... Laat ik het zo zeggen: de heer Van Raan heeft het idee dat het allemaal niet schoner kan, maar ik heb een geweldig vertrouwen dat wij in de toekomst op een veel schonere manier luchtvaart gaan bedrijven. Als dat al in je genen zit en als je daar al heel veel belang aan hecht, is dat een belangrijke voorwaarde om levensvatbaar te blijven als luchtvaartmaatschappij.

De **voorzitter**:

Er is ook nog een interruptie van de heer Paternotte van D66. U verdeelt de interrupties eerlijk met de heer Sneller, hè? Daar hoeft ik verder niet op toe te zien toch?

De heer **Paternotte** (D66):

Nee hoor, voorzitter. De heer Sneller coördineert het allemaal! Ik hoorde de heer Slootweg zeggen dat de duurzaamheidsafspraken met KLM juridisch verankerd zijn. Ik vraag me een beetje af waar hij die stelligheid op baseert, want wij hebben die afspraken niet, dus ik kan dat zelf niet beoordelen.

De heer **Slootweg** (CDA):

Misschien heeft de heer Paternotte het vraagteken gemist: begrijp ik goed dat ze hierdoor juridisch geborgd zijn?

De heer **Paternotte** (D66):

Dat lijkt me een hele goede vraag! Ik zou inderdaad ook willen weten of dat zo is en of wij de stukken daarvan kunnen zien. Maar daarmee heb ik dus geen tweede interruptie nodig, voorzitter.

De voorzitter:

Het gesmokkel begint weer!

Het woord is aan de heer Alkaya namens de SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. KLM is een belangrijk bedrijf om heel veel redenen, maar het is ook een bedrijf dat al uitdagingen had. Daar is het coronavirus bovenop gekomen. De SP zet zich van begin af aan al in voor het personeel, die duizenden mannen en vrouwen die KLM al jaren draaiend houden en hebben gemaakt tot wat het vandaag is. Onze motie om ook de uitzendkrachten in dienst te houden, die we al vroeg in de coronacrisis indienden, werd helaas verworpen door de coalitie en de rechtse partijen. Daarna hebben wij ons, helaas ook tevergeefs, ingezet om de boete op ontslagen in de noodmaatregel overbrugging voor de werkgelegenheid te behouden. Helaas is die er toch uit gegaan.

Nu wil het kabinet daarnaast nog een lening geven aan KLM en garant staan voor kredieten door banken, voor 3,4 miljard in totaal. Wat kan de werkvloer nu daarvoor tegemoetzien? Onzekerheid en ontslag, helaas. Dit is voor de SP echt een brug te ver. Als wij, naast alle steun die KLM al heeft gekregen, ook nog eens dit soort staatsleningen aan het bedrijf gaan verstrekken, dan moeten gedwongen ontslagen op z'n minst uitgesloten worden. Is het kabinet bereid om dat hier vandaag toe te zeggen? Worden gedwongen ontslagen vanwege bedrijfseconomische redenen uitgesloten zolang de staatslening niet is terugbetaald? En klopt het dat Air France niet te maken krijgt met gedwongen ontslagen, in tegenstelling tot KLM? Als het personeel van KLM gewoon onder de Wet normering topinkomens zou vallen, zouden topmanagers en piloten niet zo veel meer kunnen verdienen dan de premier nu doet. Dat zou ook een grote besparing opleveren.

Voorzitter. Waar die managers als werkgever aan tafel zaten om te praten over de voorwaarden van dit steunpakket, zijn de werknemers en de vakbonden geconfronteerd met dit pakket. Zij zaten niet aan tafel. Het is dus een pakket waar een bezuiniging in staat en waarin gedwongen ontslagen niet worden uitgesloten. Waarom heeft de Minister niet eerst met de werknemers en de vakbonden gepraat voordat hij met dit pakket naar de Tweede Kamer kwam? De SP vindt dat er bij zulke grote beslissingen altijd instemming moet zijn van de werknemers. Zij zijn immers KLM. Dag in, dag uit zorgen zij voor de uitstekende dienstverlening en voor de veilige vluchten. Zij voelen zich nu niet serieus genomen, en dat reken ik het kabinet aan.

Voorzitter. Op termijn lijkt nationalisatie van KLM de beste optie. Enkele weken geleden verzocht ik het kabinet om zijn invloed in de onderneming uit te breiden als er nog meer belastinggeld naar KLM zou gaan. Want wij hebben allemaal kunnen zien dat de Nederlandse overheid nu helemaal niet zoveel te zeggen heeft in dit belangrijke bedrijf. Nederland was tegen de bonus van topman Ben Smith, maar die bonus kwam er toch. Dat belooft natuurlijk niet veel goeds voor de toekomst van KLM en de belangen van Nederland in dat bedrijf. Wat is de oplossing van het kabinet hiervoor? Niet andere stemverhoudingen, niet andere bestuurders, niet meer zeggenschap voor de medewerkers van KLM, maar slechts een vertrouwenspersoon, een state agent. Sluit de Minister hiermee uit dat het belang van Nederland nogmaals wordt overstemd in het bedrijf?

Voorzitter. Wij lezen ook dat de voorwaarde voor staatssteun is dat KLM zich nu echt committeert aan de afspraken die in het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart staan. KLM is zelf een van de opstellers van dat akkoord. Is dit werkelijk het maximale waaraan KLM zich wilde committeren? In het akkoord staat voor 2030 een vermindering van de CO₂-uitstoot tot het niveau van 2005, waar andere sectoren tegen die tijd veel meer moeten doen, namelijk een halvering van de uitstoot. Waarom krijgt de luchtvaart hier alweer een uitzonderingspositie? We zien dat de

vermindering van het aantal nachtvluchten, een andere voorwaarde, afhangt van de opening van Lelystad Airport. Als die niet doorgaat, betekent dat dan dat de vermindering van de nachtvluchten ook niet doorgaat? We weten dat er veel verzet is tegen dat vliegveld, ook van onze partij, de Socialistische Partij. De opening van Lelystad Airport is meerdere malen uitgesteld. Het is helemaal niet uitgesloten dat van uitstel afstel komt en dat dus ook deze voorwaarde onzeker is.

Concluderend, voorzitter. De mensen bij KLM blijven hun baan verliezen, het kabinet neemt werknemers niet serieus en de invloed van de Nederlandse staat neemt niet toe terwijl er wel meer belastinggeld naartoe zou kunnen gaan; daarmee wordt een risico genomen. Er worden geen serieuze eisen gesteld om de CO₂-uitstoot te verminderen en bovendien is de vermindering van nachtvluchten ook nog eens onzeker. Dan is er maar één conclusie mogelijk: het kabinet moet terug naar de onderhandelings-tafel, moet dit keer ook de werknemers uitnodigen en moet met een beter akkoord naar het parlement komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is nu het woord aan de heer Sneller en de heer Paternotte. Ze moeten zelf maar kijken hoe ze de indicatieve vijf minuten verdelen. De heer Sneller.

De heer Sneller (D66):

Dank, voorzitter. Het is inmiddels 80 dagen geleden dat de Minister zijn «alles op alles voor KLM» uitsprak. Sinds vrijdag ligt er dan uiteindelijk een paar pagina's tellend wetsvoorstel, nog zonder de juridische formulering van de voorwaarden en de extern opgestelde scenario's. De vraag is of wij deze, desnoods vertrouwelijk of zonder bedrijfsgevoelige informatie, alsnog zouden kunnen inzien. Ik verwijs daarbij naar les 12 van het Rekenkameronderzoek dat wij kregen.

Dan les 6 uit hetzelfde onderzoek: hanteer een doordachte bail-in. Het verkennen en uitputten van opties daarvoor is ook kabinetsbeleid. Een verantwoordelijkheid van KLM én de Minister, zo zei hij. Wat is er nu al verkend en uitgeput in dat opzicht? Ik noem daarbij de oliehandelaren, de leasemaatschappijen, de zes nullen van Ben Smith en de vraag of de lagere rente op de lening nou een bail-in is of het gevolg van een lager risicoprofiel van KLM. Is de Minister met de Rekenkamer van mening dat de bereidheid van anderen om deel te nemen aan een reddingsoperatie, ook een indicatie is van de bedrijfseconomische verantwoordelijkheid daarvan?

Voorzitter. De heer Van der Linde vroeg het ook al: over welk deel wordt de 15% kostenreductie nu exact berekend? Uiterlijk 1 oktober beoordeelt de Minister of het herstructureringsplan voldoet. Welke controle en invloed heeft de Kamer daarbij nog? Wat let KLM om voor dat moment de gehele 1 miljard aan lening al te trekken? Wat is dan nog de waarde van het herstructureringsplan? De Minister stelt ook een government state agent aan om de uitvoering van de voorwaarden te controleren. Ook hier vraag ik me af wat de positie en zeggenschap van de Kamer is in relatie tot het uitvoeren van die voorwaarden, de komende jaren, maar ook na afloop van de staatssteun. Kan de Minister hierbij ook het ingebouwde escalatiemechanisme nader toelichten? En welk type persoon heeft hij voor ogen als agent?

Voorzitter, dan nog een aantal detailvragen. Tot nu toe leek het helder: garanties en een lening. In de beantwoording gaat het plots toch over een converteerbare lening. Graag opheldering daarover. Ook krijgen de banken, naast de 1,35% bovenop de Euribor met een nulvloer erin, een bereidstellingsprovisie, maar onduidelijk is hoe hoog die is. Ik krijg daar graag wat meer toelichting op. Ook word ik graag gerustgesteld dat de

onafhankelijke adviseurs niet ook onderdeel zijn van het belanghebbende bankconsortium.

Deze lening is achtergesteld, maar hoe achtergesteld is die precies, ook kijkend naar de huidige, reeds bestaande schuldeisers? Of zit er wel een onderpand bij? En hoe kijkt de Minister naar de balans binnen de holding, op het punt van die kostenbasis maar ook qua vermogenspositie? Bij de aankoop van de aandelen vorig jaar vroeg ik al naar de exitstrategie. Die aandelen waren immers een middel en geen doel. Een van de belangrijkste doelen was de langere opzegtermijn voor staatsgaranties. Dat publieke belang is met Schiphol als hub en KLM in Nederland geborgd: mission accomplished. Ik sluit me aan bij de complimenten daarvoor, maar – de Minister voelt 'm al aankomen – wat is dan nu de exitstrategie? Of is de doelstelling van artikel 3.1 voor deze aandelen inmiddels gewijzigd? Wat doet dat met de vorm die eventuele solvabiliteitssteun straks kan krijgen?

De voorzitter:

Dank. De heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. De reden dat we hier vandaag zitten is dat KLM met haar netwerk belangrijk is voor onze economie. Alleen willen wij graag duidelijk krijgen: welk netwerk? In antwoord op de feitelijke vragen wordt erkend dat KLM wel bestemmingen mag schrappen, maar er wordt niet gezegd welke dan moeten worden behouden. Een netwerk op peil houden: betekent dat bijvoorbeeld dat Linköping of Ibiza mogen worden geschrapt, of juist niet? Bij de fusie in 2003 zijn sleutelbestemmingen vastgelegd. Wat is nu precies over dat netwerk afgesproken?

Voorzitter. Dan de duurzaamheid, want ik begrijp de oproep van veel partijen hier vandaag tot een frisse herstart vanuit nieuwe, strenge eisen. Maar een duurzame luchtvaart kan niet alleen met KLM, maar moet met voorwaarden voor de hele sector. Daarom hebben wij, samen met de SGP, ook ingezet op een heel concreet CO₂-plafond. Vragen we KLM om met de ontvangst van deze steun ook in te stemmen met dat CO₂-plafond en met de vliegtaks, vraag ik de Minister.

Dan de duurzaamheidsdoelen. Een lening duurt vijfenhalf jaar. De doelen zijn voor 2030. We moeten al eerder, bij het uitkeren van de tranches, weten of er nou aan de doelen wordt voldaan. Op welke manier is dat nou precies vastgelegd? Dit is als we al kunnen toetsen, want de Minister stelt dat CO₂-emissierapportages alleen zullen worden gedeeld als dit mogelijk is. Hoe houden we hier nou precies toezicht op? Daar krijg ik graag een antwoord op.

Ten slotte de nachtvluchten. D66 heeft vaak gevraagd naar een duidelijk reductiepad hiervoor, in lijn met lessen uit het buitenland. We krijgen nu een reductie van 20%. We krijgen ook uitleg over hoe ingewikkeld dat is. Van die 20% is ook nog een deel voorwaardelijk gesteld aan vliegveld Lelystad en substitutie door treinverkeer naar Brussel en Düsseldorf. Laat ik het even verklappen: er gaat een trein naar Brussel. Daarmee ben je dus al sneller bij Manneken Pis dan als je met een vliegtuig van Schiphol eerst naar Zaventem gaat. Air France moet binnenlandse vluchten halveren. Waarom mag KLM daarmee wachten op een trein die al rijdt? Waarom is een reductie met 3.000 het enige wat deze Minister in deze regeerperiode nog voor elkaar wil krijgen? Er moet veel meer mogelijk zijn dan dit.

De voorzitter:

Dank. Er is een interruptie van de heer Van Raan, zijn laatste. Gaat uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Die is voor de heer Sneller. Dank voor het betoog. Zoals al duidelijk werd, zijn de duurzaamheidseisen die gesteld worden aan het voorwaardelijk steunpakket geen harde eisen. Het zijn voornemens, die nog niet zijn uitgewerkt. Het klopt inderdaad dat D66 een CO₂-plafond wil laten vastleggen. Er staat niet bij welk CO₂-plafond. Ik neem aan dat D66 dat honoreert op dezelfde manier waarop Parijs in elkaar zit, dus een ruimte voor de luchtvaart van ongeveer 3,5 megaton. Ik ken de heer Sneller als een man die ook kijkt naar hoe doelmatig het is volgens artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet. Waar gaat D66 nou voor kiezen? Gaat D66 kiezen voor duurzaamheid en de luchtvaart terugbrengen binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid, waarbij dat CO₂-plafond ongeveer op 3,5 megaton staat in 2030? En wat voor verdienmodel hoort daar dan bij volgens D66? Of zegt D66: nee, die lening moet toch worden terugbetaald en dat betekent dat we eigenlijk meer moeten vliegen, waarbij we het CO₂-plafond dat verantwoord is voor het klimaat moeten loslaten? Hoe staat D66 daarin? Zoals het nu ervoor staat met de voornemens, kan het geld dat geïnvesteerd gaat worden – de leningen, de garanties – niet worden terugbetaald met het businessmodel dat KLM nu heeft. Dus waar kiest D66 voor, duurzaamheid of economie? Dat gaat niet samen in dit verband.

De heer **Sneller** (D66):

Had ik speciaal mijn wingman Paternotte meegenomen om de duurzaamheidskant te doen en dan gaat de heer Van Raan een vraag aan mij stellen! Hij stelt hier tegelijkertijd zes vragen. Volgens mij heeft de heer Paternotte net toegelicht dat hij samen met de SGP een motie heeft ingediend, waar dat CO₂-plafond in zit voor Schiphol. Wat u aanneemt, is volgens mij de vraag die collega Paternotte en ik beiden hebben gesteld: hoe duidelijk zijn nou die voorwaarden en waar committeert KLM zich nou precies aan? Ik zou dus graag eerst horen hoe strak dat commitment is.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dan concludeer ik toch...

De **voorzitter**:

U bent door uw interrupties heen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dan begrijp ik wel dat D66 op dit moment nog niet zijn steun kan uitspreken voor dit voorstel...

De **voorzitter**:

U bent er doorheen!

De heer **Van Raan** (PvdD):

... want het is niet duidelijk hoe het wordt terugverdiend.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De hele luchtvaartsector krijgt een enorme klap te verduren, die de sector amper te boven komt. Het kabinet heeft een steunpakket gepresenteerd.

De **voorzitter**:

Volgens mij had de heer Alkaya een vraag gesteld. Ik werd afgeleid.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Ik ben al begonnen, voorzitter, maar ik begrijp dat er nog een interruptie op D66 moet plaatsvinden!

De voorzitter:

Ik werd daardoor afgeleid. Ik kan ook niet iedereen precies zien, omdat we in elkaars weg zitten. Ik zoek allemaal verontschuldiging, maar u mag zo helemaal opnieuw beginnen. Ik had de heer Alkaya gezien. Neemt u mij niet kwalijk, meneer Nijboer. Meneer Alkaya, ik werd afgeleid door het duo van D66.

De heer Alkaya (SP):

Ik neem het u niet kwalijk, voorzitter, maar ik wil de heer Paternotte ook niet weg laten komen zonder een interruptie van mijn kant. Ik ben wel benieuwd. De D66-fractie stelt wel een kritische vraag over de nachtvluchten en de koppeling met Lelystad Airport, maar wat is nou de consequentie daarvan? Ik ben met D66 kritisch op dat punt, alleen is die koppeling er nou eenmaal. Is de heer Paternotte het met mij eens dat het onacceptabel is dat die koppeling in stand blijft en dat die er dus vandaag uit zou moeten?

De heer Paternotte (D66):

Ik ga u vertellen waarom ik me afvraag of die koppeling er is en waarom ik die koppeling raar vind, als die er zou zijn. Allereerst weten wij niet wat er nu precies is vastgelegd. Wat ik wel weet, is dat de regering en de Tweede Kamer besluiten over de opening van een luchthaven – Lelystad – of over het aantal nachtvluchten op Schiphol. Dat is geen private afspraak tussen de regering en een luchtvaartmaatschappij. Daarom hebben wij ook gevraagd wat er nou feitelijk is vastgelegd en of dat de beleidsvrijheid beperkt die wij als parlement en regering hebben. Het antwoord was nee. Ik ben dus inderdaad heel erg benieuwd wat er nou precies is afgesproken met KLM, maar zoals ik het begrijp, bepalen wij hoeveel nachtvluchten er op Schiphol mogen zijn en welke luchthavens opengaan. De koppeling met Lelystad verbaast mij, omdat er heel duidelijk is afgesproken dat Lelystad Airport 's nachts niet opengaat. Nachtvluchten verplaatsen naar Lelystad levert operationeel dus geen voordeel op omdat, als Lelystad open zou gaan, daar exact dezelfde operationele beperkingen gelden als wanneer je Schiphol helemaal dicht zou doen 's nachts. Daarom vinden wij die koppeling heel vreemd.

De heer Alkaya (SP):

Die is vreemd. Daarom heb ik die vraag ook aan het kabinet gesteld. Stel nou dat Lelystad Airport niet opengaat. Blijft die vermindering van nachtvluchten dan hard en afdwingbaar in stand? Is de heer Paternotte het met mij eens dat de vermindering van nachtvluchten ongeacht de opening van Lelystad Airport in stand moet blijven?

De heer Paternotte (D66):

Ja, kijk, er zijn hele andere redenen op basis waarvan wij besluiten over Lelystad Airport, dus dat vinden wij inderdaad. Wij constateren ook dat het Luchthavenbesluit door een volgende regering en een volgende Tweede Kamer zal moeten worden genomen. Ook dat maakt het ingewikkeld wat er nu dan precies met KLM zou zijn afgesproken. Dat is inderdaad een vraag waarvan ik hoop dat de Minister die vandaag duidelijk kan beantwoorden.

De voorzitter:

Dank. Dan komen we nu echt bij de heer Nijboer. Sorry voor de valse start van net.

De heer Nijboer (PvdA):

Dat geeft helemaal niets, voorzitter. Net als piloten moet je af en toe gewoon een herstart maken en dan komt het toch nog goed.

Voorzitter. De luchtvaartsector bevindt zich in enorm zwaar weer. Het gaat overal in Europa hartstikke slecht door de coronacrisis en er zijn steunpakketten nodig van regeringen. Maar voor dit steunpakket staat helemaal niemand te juichen. Je doet het ook niet voor de lol, maar je doet het in de eerste plaats vanwege het behoud van werkgelegenheid en in de tweede plaats vanwege het economische belang dat Schiphol heeft voor de Nederlandse economie, de hubfunctie. Er moet dus gewoon wat gebeuren. Vandaag ligt de vormgeving voor die het kabinet heeft gekozen. De PvdA heeft in eerdere debatten een heel aantal zaken naar voren gebracht die wij belangrijk vonden bij de vormgeving van zo'n steunpakket. Ik heb daar wel vijf fundamentele vragen over.

Allereerst de werkgelegenheid zelf. Dat is een belangrijk argument om KLM te behouden. De vraag is in hoeverre de structurele werkgelegenheid wordt behouden en in hoeverre de kwaliteit van de werkgelegenheid wordt behouden. Ik doel dan voornamelijk op de flexibele arbeidscontracten en de arbeidsomstandigheden, waarover hier in de Kamer al veel debat is geweest. Het is echt niet zo dat iedereen bij KLM geweldige hoofdprijzen verdient. Er zijn heel veel mensen die rondom het minimumloon werken onder best zware arbeidsomstandigheden. Ik vraag het kabinet om die groep, in overleg met de bonden, te ontzien. In de eerste brief stond: piloten ten minste 20%, het topmanagement ten minste 20% en dan afbouwend voor de rest. In de brief van gisteravond stond: tot modaal gebeurt er minder. Dat spreekt mij meer aan. Ik vind echt dat de mensen tot modaal, rondom modaal en misschien zelfs iets hoger dan modaal, ontzien moeten worden en dat zij niet de rekening voor deze crisis op het bord moeten krijgen.

Voorzitter. Het tweede hoofdpunt is: waarom verstrekt het kabinet leningen en garanties in plaats van aandelen? KLM wordt nu volgehangen met schuld; eigen vermogen of beurswaarde is 1,75 miljard en er is 10 miljard aan leningen samen voor de holding. Het is ook geen gift die wordt gegeven. Er moeten forse rentepercentages worden betaald, met een verdienenmodel dat uiterst onzeker is. Het is maar de vraag hoe Air France-KLM in de komende jaren geld moet gaan verdienen in de postcoronatijd. Waarom niet aandelen genomen? Was dat niet veel verstandiger geweest? Dan had je namelijk meer zeggenschap gehad.

Derde punt. In de brief staat dat men daar nog op terugkomt, maar had dat niet nu geregeld moeten worden? Wat is de bijdrage van andere private partijen; werknemers en wat anderen, zoals de leasemaatschappijen, de kerosinecontracten. Als KLM failliet was gegaan, hadden zij ook niks. Als je een gedwongen aandelenparticipatie had genomen, hadden ze ook op de blaren moeten zitten. Waarom is er niet voor gekozen om hen direct aan te slaan? Wordt dat in de toekomst als harde eis gesteld? Die aandelenparticipatie zal er moeten komen, want er moet vermogen in. Dat is een no-brainer, zeg ik de heer Van der Linde na. Dat is voor de PvdA-fractie wel van belang. We gaan toch geen belastinggeld gebruiken om kerosinehandelaren en leasemaatschappijen uit de brand te helpen?

Het vierde punt is de duurzaamheid. Daarover zijn al verschillende vragen gesteld door collega's. De heer Van Raan heeft geïnterrumped over het Akkoord van Parijs. Het CDA vroeg daar ook naar. Het gaat dan om het kerosineverbruik en het aantal nachtvluchten. Ik sluit mij bij die vragen aan. Hoe hard zijn de afspraken die nu zijn gemaakt? In hoeverre is dat conditioneel gemaakt aan het meewerken van andere maatschappijen? Het zijn vaak nationale afspraken, waar KLM een deel van uitvoert.

De vijfde, ook wel belangrijke vraag: is er niet heel veel energie gaan zitten in het een hek zetten om het Nederlandse belang? Nederlands geld, Nederlandse leningen, alleen ingezet voor het Nederlandse deel. Maakt dat de oplossing voor het toekomstige bedrijf Air France-KLM, dat toch samen doorgaat, lastiger? Worden de verschillen niet groter? KLM was al

efficiënter dan Air France, ook al waren er nog wel operationele vraagstukken. Wordt dat verschil niet eerder groter dan kleiner? Wordt die frictie in dat bedrijf niet groter in plaats van kleiner, met die hekken en een state agent die gaat toezien? Had er niet veel meer samen met Frankrijk een aandelenbelang, met meer vers eigen vermogen, in gemoeten en meer sturing dan zo los van elkaar? Ik heb echt zorgen over de strategie voor de toekomst.

Tot slot, voorzitter. De PvdA-fractie zal dit voorstel kritisch beoordelen. Er moet mij wel van het hart dat hier een groot steunpakket komt, zoals ik vanmiddag ook heb gezegd bij de Voorjaarsnota, en dat er ook een heleboel is voor de sierteelt en de aardappelteelt, maar dat de cultuursector er bekaaid van afkomt, dat gemeenten helemaal in de touwen hangen en dat met name de mensen in de zorg de structurele waardering nog niet krijgen die zij verdienen. Ik zal niet zeggen dat ik hiertegen stem, als dat niet gebeurt, want dat vind ik niet zindelijk. Maar ik stel wel vast dat bij KLM bij de eerste grote vluchten mensen ook niet op 1,5 meter van elkaar af stonden op het vliegveld, dat moet ook anders. Er is wel de blauwe looper voor uitgelegd, terwijl andere sectoren er bekaaid van afkomen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Bruins van de ChristenUnie.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Het heeft lang geduurd voordat er een deal rond was. Dat betekent dat er geen acuut liquiditeitsprobleem bij KLM was, toen medio maart plotseling haast de volledige vloot aan de grond stond. De luchtvaart is een keiharde sector, met kleine marges, maar daarbinnen is of was KLM een relatief gezond bedrijf.

Wanneer ik kijk naar de financiële aspecten van het staatssteunpakket, ben ik overwegend positief. Het betreft louter leningen en garanties. De leningen worden grotendeels door de commerciële kapitaalmarkt verstrekt. Voorlopig worden geen bonussen en dividenden uitgekeerd. Wel zie ik – de heer Graus rapporteerde dat ook al – dat de rentes en premies niet mals zijn. Ze lopen op naarmate de tijd voortschrijdt. Kan het bedrijf dit aan, zo vraag ik de Minister. Of is hij met deze rentelasten een uitgesteld faillissement aan het creëren?

Bij het salarisoffer dat van het personeel gevraagd wordt, dragen de sterkste schouders de zwaarste lasten, schrijft het kabinet. Geldt dat ook voor de topmanagementlaag? Bonussen voor het bestuur en het topmanagement zijn opgeschort, maar kunnen later ingehaald worden. Wordt het topmanagement wel op dezelfde manier behandeld als al het andere personeel? Alleen als de sterkste schouders daadwerkelijk solidair zijn, kunnen de lagere en middeninkomens worden ontzien.

En hoe worden de vakbonden erbij betrokken? Kan de overheid dit zomaar dicteren, zonder de medezeggenschap erbij te betrekken?

Ook is het onaangenaam om ons te realiseren dat die miljarden zullen gaan naar hedging op langetermijnkerosinecontracten en naar leasemaatschappijen, de heer Nijboer noemde het al. De ChristenUnie wil dat er bij de onontkoombare herstructurering van KLM goede afspraken met de schuldeisers worden gemaakt, zodat ook zij hun deel zullen dragen in deze malaise. Natuurlijk moet KLM zelf onderhandelen met zijn schuldeisers.

Kan de Minister op dit moment nog voorwaarden meegeven hierover?

De afspraken over hinderbeperking en verduurzaming vallen tegen. Ze liggen ver in de toekomst en zijn deels zelfs afhankelijk van toekomstige besluitvorming. Bovendien zijn het afspraken die grotendeels al gemaakt waren in het kader van het in 2018 gepresenteerde actieplan Slim én duurzaam. Gek genoeg verknoopt het kabinet afspraken over duurzaamheid die het met Schiphol zou moeten maken, nu met afspraken met KLM.

Al jaren wordt er niet gehandhaafd op Schiphol, maar anticiperend gehandhaafd, vooruitlopend op regelgeving die er nog niet is. Dit kabinet heeft toegezegd dit zo snel mogelijk op te lossen met een luchthavenverkeerbesluit, LVB-1, waarin de huidige situatie wordt vastgelegd, zodat nieuwe normen en handhaving op z'n plaats zijn. Afspraken over de ontwikkeling van Schiphol komen in LVB-2, waarbij minder hinder en minder uitstoot het uitgangspunt zijn. Door nu in de staatssteundeal met KLM afspraken te maken over minder hinder en minder uitstoot wordt vooruitgelopen op dat LVB-2. Er worden afspraken gemaakt met de verkeerde partner. De afspraken zouden moeten worden gemaakt met Schiphol, in samenspraak met omwonenden. In de staatssteundeal is het derhalve onduidelijk hoe er een juridische koppeling wordt gelegd tussen afname nachtvluchten, opening Lelystad, afspraken met Schiphol, afspraken met KLM, LVB-1, LVB-2 en afspraken met de Kamer. Zo wordt een net en helder proces, waaraan door de Minister en de Tweede Kamer jaren is gewerkt om het te ontwarren, in één keer weer troebel gemaakt.

Door de afname van nachtvluchten bij KLM te leggen, krijgt KLM bovendien als enige maatschappij eisen op haar bordje die ook zouden moeten gelden voor andere maatschappijen. In eerder aangenomen moties De Groot/Bruins en Bruins/Paternotte is al opgeroepen om te komen tot substantiële vermindering van nachtvluchten. Een deel van de afname van nachtvluchten is al toegezegd aan de omwonenden, ver voor de coronacrisis. Dus de nu aangekondigde afname is oude wijn in nieuwe zakken.

Over de opening van Lelystad is afgesproken dat besluitvorming plaatsvindt wanneer alle cijfers kloppen en alle informatie op tafel ligt. Er zitten nog fouten in de stikstofberekening, er mist een correct milieueffectrapport, er mist een passende beoordeling, er mist een natuurvergunning. Daarnaast moet nog worden gedebatteerd over de wijze waarop Lelystad een overloopluchthaven van Schiphol kan worden en hoe en of de door Brussel goedgekeurde VVR dat mogelijk maakt. Door in de deal met KLM juridisch bindende afspraken te maken waarbij nachtvluchten en opening Lelystad worden verknoopt, loopt het kabinet vooruit op dit afgesproken proces. Van een koppelverkoop van vermindering van nachtvluchten met het vooruitlopen op besluitvorming omtrent Lelystad kan dan ook geen sprake zijn.

Voorzitter, ik rond af. Mijn conclusie is driedelig. Een: de financiële aspecten van de staatssteundeal en de daarvoor benodigde suppletoire begroting lijken solide en op orde, al zijn de rentes en premies hoog. Twee: bij de offers die van het personeel worden gevraagd wil ik meer duidelijkheid dat het topmanagement ook echt meedeelt in de pijn en dat de lage en middeninkomens worden ontzien. Bovendien is mij onhelder of het kabinet hierover wel afspraken kan maken zonder betrokkenheid van de medezeggenschap. En drie: bij de afspraken over minder hinder en minder uitstoot zie ik niet meer ambitie dan er precorona al was. Wat het kabinet ook afsprekt met KLM, het kabinet kan met de staatssteundeal geen bochten afsnijden in de met de Tweede Kamer afgesproken processen rond Schiphol en Lelystad. Daarbij ziet de ChristenUnie voor alles een probleem met het vooruitlopen op besluitvorming over de opening van Lelystad Airport. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Een bijna blanco cheque voor KLM, zonder serieuze voorwaarden voor het klimaat, zonder serieuze voorwaarden om de hinder te beperken en zonder dat er een einde wordt gemaakt aan

belastingparadijs Schiphol of KLM. De luchtvaart zal onvermijdelijk flink gaan krimpen om binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid te blijven. Of vindt het kabinet, vinden deze Ministers, dat dat niet hoeft voor deze sector?

Steunpakketten voor bedrijven in de luchtvaartsector zouden gericht moeten zijn op een toekomst in een structureel kleinere sector. Dit voorstel van het kabinet doet eigenlijk het tegenovergestelde. In eerdere debatten en Kamervragen heeft de Partij voor de Dieren voorwaarden geschetst en concrete voorstellen gedaan om deze uitgangspunten te realiseren. De Partij voor de Dieren wil onder andere een goed sociaal plan voor werknemers; een scherp CO₂-budget naar rato en in lijn met het doel van anderhalve graad, en niet zo'n halfslachtig CO₂-plafond als D66 voorstelt; strenge normen voor geluidsoverlast en ultrafijnstof; belasting op kerosine en tickets en een aangescherpte vliegtaks, om de vervuiler ook de betaler te laten zijn; geen steun verlenen aan sectoren die het risico op verspreiding van zoönoses verhogen. Helaas moeten we dus constateren dat de regering deze voorwaarden grotendeels naast zich neer heeft gelegd. De luchtvaartsector wordt nog altijd met fluwelen handschoenen behandeld. Dat is onverantwoord. Dit kabinet heeft zijn prioriteiten dus duidelijk niet op orde.

Vorige week gaf Minister Wiebes toe dat Nederland te weinig doet om de klimaatcrisis aan te pakken. Maandag hadden we het over de ontoereikende steun voor de culturele sector. Dinsdag hadden we het over de ontoereikende steun voor het openbaar vervoer. De salarisverhoging voor de vitale sector zorg werd in deze Kamer weggestemd door de regeringspartijen. En vandaag hebben we het over royale garanties en een royale lening aan KLM, die consequenteloos niet zal kunnen worden terugbetaald. Dat noemen we ook wel een gift.

In het vorige KLM-debat konden beide Ministers geen afdoende antwoord geven op onze legitieme vraag hoe KLM, eigenlijk reeds gedrenkt in subsidies en belastingvoordelen, deze lening gaat terugbetalen in een krimpende markt. Daarbij sluit de Minister van Financiën niet uit dat er bovenop die 3,4 miljard nog meer miljarden in de bodemloze put zullen verdwijnen.

Even over de leningen zelf. Door de steun van de overheid betaalt KLM een relatief lage rente en lopen de elf banken een beperkt risico. Dat is immers grotendeels afgewenteld op de belastingbetaler? Kan de Minister in het kader van de transparantie bij benadering aangeven hoeveel geld de banken zelf ontvangen voor deze bijna risicoloze diensten?

Recent kwam de Rekenkamer met zestien waardevolle lessen uit het verleden van steunverlening aan grote bedrijven. Kan de Minister aantonen dat deze lessen zijn meegenomen in het ontwerp van het steunpakket? Is er eigenlijk wel sprake geweest van een eerlijke afweging? Is er voldaan aan de eisen van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet?

Een voorname les die de Rekenkamer noemt, is dat er inzicht moet zijn in de continuïteit van de onderneming. Dat is er niet, althans niet aangetoond. Een andere is dat er ook krimpscenario's worden bekeken, maar die zijn er niet. Een andere is dat er een plan B moet zijn, maar dat is er niet. Een andere is dat steun doelmatig moet zijn, maar dat is niet aangetoond. Een andere is dat er alternatieven verkend zijn. Daar is ons in ieder geval niks van gebleken.

Dit kabinet heeft dus de meeste lessen al overboord gegooid door van het begin af aan te roepen dat alles op alles moet worden gezet om KLM te redden. Dat blijkt al uit de les: stel voorwaarden. De voorwaarden die dit kabinet stelt bij staatssteun zijn zwaar ondermaats; miljarden steun voor oude en ontoereikende afspraken. Met een creatieve definitie wordt het zelfs mogelijk dat de CO₂-uitstoot nog verder zal toenemen. Waarom niet gekozen voor het afdwingen van stevige CO₂-reductie, in lijn met de rest van de mobiliteitssector? Wat is hier eigenlijk de boodschap aan andere sectoren die wel hun uitstoot moeten verminderen?

Ook qua hinderreductie scoort het kabinet een dikke onvoldoende. Waarom zijn bijvoorbeeld niet alle nachtvluchten geschrapt? Waarom eerst wachten op meer treinen naar Brussel en Düsseldorf? Waarom is de opening van Lelystad Airport, die overigens nooit gaat plaatsvinden, plotseling een voorwaarde voor reductie van nachtvluchten? Betekent dat ook dat hinderreductie niet door zal gaan, als dat allemaal onverhoopt anders gaat lopen? Het vertrouwen van omwonenden zal opnieuw een knauw krijgen. Vindt de Minister het niet cynisch dat zwaar gehinderden honderden euro's moeten meebetalen aan het in stand houden van hun eigen geluidsoverlast?

Voorzitter, ik rond af. Dit onverantwoorde steunpakket, waarin de regering foute keuzes maakt en weinig lessen trekt uit het verleden, kan de Partij voor de Dieren niet steunen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Dan is nu het woord aan de heer Stoffer. O, de heer Van der Linde.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ja, voorzitter, ik heb nog zoveel interrupties over, ik kan het niet laten.

De **voorzitter**:

Het hoeft niet op. Het is een maximum, geen minimum.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Het hoeft niet op, maar ik doe het toch maar. Toch een vraag aan de heer Van Raan. Ik hoor zijn betoog, maar ik begrijp niet waar het toe leidt. Zegt de heer Van Raan dat er geen cent naar KLM moet en laat de KLM maar wegzakken? Of zegt de heer Van Raan: het mag wel 3,5 miljard kosten, maar dan stoppen we met vliegen en zo? Waar moeten we landen?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik wil dat best overwegen. Breng me niet op gedachten. Maar ik geef graag antwoord aan de man die bijna emotioneel betoogde dat we alles op alles moeten zetten, koste wat het kost, voor een van de meest vervuilende sectoren, die eigenlijk helemaal geen plaats heeft in een economie die binnen 1,5 graad temperatuurstijging blijft, op de manier waarop dat nu is ingevuld. Mijn antwoord aan de heer Van der Linde is dat de luchtvaart een legitieme sector is, maar dat de Partij voor de Dieren er keer op keer op hamert dat dit binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid is. Daar moeten we de sector bij helpen. Als wij geld gaan lenen aan een sector die wil blijven bestaan, dan moet dat binnen die grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Het zijn hele scherpe grenzen. Het is prima om daarin te investeren en daarbij bijvoorbeeld mensen te begeleiden naar andere, duurzamere sectoren. Maar ik neem de suggestie om voor 3,5 miljard de luchtvaart te stoppen, wel even mee.

De **voorzitter**:

De heer Van der Linde nog? Het hoeft niet.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik zeg alleen nog maar dat ik een slechte parlementariër zou zijn als ik hier koste wat het kost KLM zou willen redden, want dan geef ik een blanco cheque uit, maar dat terzijde.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat heeft de heer Van der Linde vorige keer wel geroepen.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Nee, dat heb ik niet gezegd.

De **voorzitter**:

Dank. We gaan verder met de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Een duurzame KLM, een vliegmaatschappij die geen onnodige kosten maakt, een KLM dat haar belangrijke netwerkfunctie kan blijven uitvoeren; wie wil dat nu niet? De vraag is wel hoe je dat doet en wanneer je dat doet.

Voorzitter. Het is volgens mij al voldoende langsgesproken, maar KLM zit in zwaar weer. De verwachting is niet dat die problemen binnen een paar maanden opgelost zijn, dus moet het Rijk bijspringen, zoals ook zoveel landen om ons heen hun nationale luchtvaartmaatschappijen helpen. Het gaat hier om een lening en geen gift. Dat lijkt ook de SGP de beste optie.

Voorzitter. Ik denk wel dat we eerlijk moeten benoemen dat de Staat bij deze lening een groot risico loopt en dat het hier gaat om veel belastinggeld, geld dat door Nederlanders is opgebracht. Daar moeten we goed mee omgaan. Ik begrijp de reacties heel goed van veel mensen die vragen: waarom krijgt KLM nu zo veel steun, terwijl mijn mkb-onderneming nauwelijks iets krijgt? Waarom moet KLM overeind gehouden worden en laten we de onderneming van mijn zoon of dochter enzovoorts failliet gaan? Waarom is er wel geld voor KLM en niet voor het zorgpersoneel?

Voorzitter. Wij stellen voorwaarden aan de leningen en dat lijkt mij ook logisch. Maar ik denk dat het wel belangrijk is dat deze te dragen zijn voor een luchtvaartmaatschappij in nood. Als ik zo het hele pakket aan voorwaarden zie, dan vrees ik dat wij KLM misschien wel van de regen in de drup duwen. En niet alleen KLM, maar met name ook al die mensen zich elke dag weer inzetten voor KLM. Dat zijn niet allemaal grootverdieners, zoals anderen hier al hebben aangegeven. Ik noem maar even een loonsverlaging van 5% voor iemand die anderhalf keer modaal verdient. Dat betekent voor de gezinsportemonnee heel wat. Een paar honderd euro in de maand minder gaat niet bepaald in de koude kleren zitten. Ik heb daar dan ook vragen bij: waarom is ervoor gekozen om loonsverlaging al in te laten gaan bij een modaal inkomen? Waarom is er niet ingezet op loonsverlaging voor alleen hogere loonchalen? Is de Minister bereid om er bij KLM op aan te dringen dat middeninkomens ontzien gaan worden?

Voorzitter. Dan kom ik op de verduurzamingsvoorwaarden. Uit alle bijdragen die wij hier vaak hebben gehouden, blijkt dat ook de SGP een duurzame luchtvaart wil. Spotgoedkope vliegreisjes naar vakantiebestemmingen in Griekenland en Spanje zijn wat ons betreft niet duurzaam. Maar laat nu net juist KLM deze reisjes niet of nauwelijks aanbieden. Wat ons betreft moet vliegen wel eerlijk belast worden. Vandaar dat de SGP in normale tijden altijd pleit voor hogere vliegbelastingen en internationaal treinverkeer volop wil stimuleren.

Voorzitter. Ik heb wel twijfels bij de voorwaarden van het pakket dat nu voorligt. Ik zit er echt mee te worstelen of KLM niet met te hoge kosten wordt opgehadeld. In economisch goede tijden zijn die wellicht te dragen, maar KLM zit in nood, zoals ik al eerder aangaf. KLM staat gewoon rood. Zetten we KLM hiermee niet met de rug tegen de muur? Daarom heb ik een aantal vragen. Kan KLM de extra kosten dragen die gemaakt moeten worden om aan de voorwaarden te voldoen? Kan ze dat echt? En hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat KLM dadelijk die lening ook wel echt terug kan betalen? Hoe gaat de Minister voorkomen dat we straks KLM hebben gesteund, maar zij alsnog omvalt door de hoge kosten die wij van haar vragen en KLM moet maken? Heeft de Minister de kosten die samenhangen met de verduurzamingseisen goed in beeld? Meer algemeen vraag ik: kan KLM met alle voorwaarden die wij nu stellen, die belangrijke netwerkfunctie echt volop blijven invullen? En wat doet het hele steunpakket met de concurrentiepositie van KLM ten opzichte van anderen?

Tot slot, voorzitter, de samenwerking met Air France. Ik heb daarbij alleen een paar vragen, waar ik graag antwoord op krijg. Wordt KLM in de holding niet op achterstand gezet door de eis van forse kostenbesparing? Zijn de voorwaarden die aan de steun voor Air France zijn gesteld, niet veel lichter? Zo ja, wat vindt de Minister daarvan? In de schriftelijke vragenronde geeft de Minister aan dat er in Frankrijk nog werk aan de winkel is rondom de voorwaarden aan Air France. Maar wat moet er daar volgens de regering dan nog meer gebeuren?

Voorzitter. Tot een afronding kom ik. Die gaat als volgt. Ik denk dat we heel weinig keus hebben. We moeten KLM gewoon steunen. Daar staan wij ook achter. Waarom doen we dat? Omdat de toegevoegde waarde van Schiphol wordt geschat op ruim 10 miljard euro, en een heel groot deel daarvan is gerelateerd aan KLM. Dan hebben we het ook over 30.000 directe banen, nog los van al die banen die ermee samenhangen. Kortom, KLM failliet laten gaan is slecht voor de Nederlandse economie, slecht voor de werknemers van KLM en daarmee slecht voor Nederland. Dank u wel.

De heer **Slootweg** (CDA):

Ik denk dat mijn vraag na dit slotbetooq misschien iets minder belangrijk is, maar zou de heer Stoffer eigenlijk liever gezien hebben – ik begreep de heer Nijboer eigenlijk ook zo – dat een deel van de directe lening eerder in een soortement aandelenemissie zou zijn gegaan?

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat is op zich misschien wel een goede vraag. Het gaat me niet precies om het waarom; het gaat me om de beste manier. Mijn aarzelingen zitten met name in de vraag of we niet te veel voorwaarden stellen, ten eerste aan het personeel dat aan de onderkant zit. Ten tweede: je kunt natuurlijk zeggen dat de verduurzaming en de eisen die we nu stellen bar weinig zijn. In normale omstandigheden zou ik zeggen: dat is zo. Maar in deze omstandigheden zeg ik: eerst helpen en later kijken wat er kan, want deze club valt anders om. Ik heb altijd zoiets van: als iemand op omvallen staat of al omligt, moet je niet allerlei extra voorwaarden gaan stellen of een extra duwtje geven; die moet je eerst helpen, en als hij weer sterk overeind staat, ga je nog een duwtje geven. Maar om op uw vraag terug te komen: dat had wat mij betreft niet per se gehoeven; dat is me om het even. Ik heb de indruk dat de Ministers wat dat betreft verstandig genoeg zijn om daar een goede keuze in te maken. Het had dus gemogen, maar het hoeft niet.

De **voorzitter**:

Dank. Dan tot slot in de eerste termijn van de Kamer de heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dank u wel, voorzitter. Ik spreek overigens mede namens Forum voor Democratie.

Voorzitter. KLM is een iconisch bedrijf, een bedrijf dat staat voor Nederlandse degelijkheid, voor betrouwbaarheid, efficiëntie en klantvriendelijkheid. Bovendien is KLM een historisch succes. Het is de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld en doet al jaren met succes mee met de absolute wereldtop. Met 30.000 medewerkers en nog eens 114.000 indirecte banen is KLM een van de top tien werkgevers in Nederland. KLM is onderdeel van onze vitale infrastructuur. Daarmee is het een enorme strategische fout geweest dat KLM in 2003 is uitgeleverd aan Air France, een luchtvaartmaatschappij met een veel slechter trackrecord. De coronacrisis biedt ons nu een mooie kans om deze blunder te herstellen. We moeten KLM zo snel mogelijk losmaken van Air France en ervoor zorgen dat we weer invloed hebben op onze eigen belangen.

Het is goed om te lezen dat deze Minister aangeeft dat het publieke belang gediend is bij de redding van KLM en dat het intercontinentale bestemmingsnetwerk op Schiphol van groot belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Misschien zouden we bij de ingestelde coronamaatregelen wel wat meer in de lijn van deze Minister moeten denken, wat meer focussen op de economie, het bedrijfsleven en de ondernemers, en wat minder op de anderhalvemetersamenleving, die het hele mkb kapot dreigt te maken. Gelukkig geldt de anderhalvemetersamenleving niet voor de KLM, want anders was onze nationale trots geen lang leven beschoren geweest.

Voorzitter. Voor wat betreft de garantieregeling en de lening kunnen we nog wat soebatten over de modaliteiten, maar ik denk niet dat dat veel zin heeft. Het is een omvangrijk steunpakket, en ik hoop van harte dat het genoeg is en dat alles snel zal normaliseren, al vind ik Euribor plus 7% persoonlijk wel hoog, maar dat terzijde. Ik zou het zelf in ieder geval niet betalen. Als je eigenaar bent, betaal je het overigens aan jezelf. Maar nogmaals, als we hiermee de KLM kunnen redden en los kunnen maken van Air France, dan is het welbesteed geld.

Mijn vraag is wel: waarom opteert de Minister niet voor een groot aandelenbelang in KLM in ruil voor de steun, net als de Duitse overheid heeft gedaan bij Lufthansa? Wat mij betreft is dat een route die veel zuiverder is. In antwoord op de vragen van kameraad Alkaya van de SP antwoordt de Minister dat het kopen van aandelen geen oplossing is voor het probleem. Dat klopt natuurlijk, maar dat gaat voorbij aan het feit dat met een groot aandelenbelang de controle wordt vergroot en daarmee de risico's worden beperkt, veel meer dan met een state of government agent.

Voorzitter. Met betrekking tot de voorwaarden is het goed dat er gedurende de looptijd van de steun geen dividend wordt uitgekeerd en de bonussen worden opgeschort, maar over dat opschorten heb ik nog een vraag. Wordt hiermee bedoeld dat er geen enkele sprake is van bonussen? Of wordt hiermee bedoeld dat de bonussen wel worden gegeven, maar niet worden uitgekeerd zolang de steunmaatregelen van kracht zijn, en dat er een geaccumuleerde bonus wordt uitgekeerd zodra de steunmaatregelen voorbij zijn?

Voorzitter. Het op peil houden van een netwerk is uiteraard een zinnige voorwaarde. Dit kan niet gezegd worden van de duurzaamheidseisen die worden gesteld. De KLM is al een van de meest duurzame vliegmaatschappijen ter wereld. We moeten oppassen voor het creëren van een soort duurzaam zombiebedrijf. Ik lees dat er geïnvesteerd wordt in duurzame luchtvaartbrandstof en dat de KLM zich blijft committeren aan 14% bijmenging van biobrandstof in 2030. Iedere weldenkende ondernemer zou in een dergelijke crisis dit soort kostbare luchtftietserij even terzijde schuiven. Zeker nu er nieuw inzicht lijkt te ontstaan rondom biomassa is het misschien een goed moment om ook kerosine uit de Jatropha-struik even in de ijskast te zetten. Is de Minister het met mij eens dat we uitermate voorzichtig moeten zijn met dit soort kostenverhogende en technisch vaak niet te onderbouwen eisen?

Voorzitter. Daar komt nog bij dat KLM 2.0 moet gaan concurreren met luchtvaartmaatschappijen zoals China Airlines en Emirates, vliegmaatschappijen die helemaal geen eisen opgelegd krijgen van hun overheden en die altijd al staatssteun ontvingen. Laten we hier niet naïef over zijn: de KLM is een prachtig bedrijf, maar als het moet concurreren, dan moeten we er wel voor zorgen dat KLM volgens dezelfde spelregels mag meedoen en niet met de handen op de rug gebonden de strijd moet aangaan. Dus nu geen eenzijdige vliegtaks. Kameraad Graus zei het al: gelijke monniken, gelijke kappen. Daarom moeten we KLM ingrijpend reorganiseren. KLM 2.0 moet lean and mean zijn, klaar om te concurreren met hoge kwaliteit en lage kosten. Er zal dus een ingrijpend loonoffer moeten worden gevraagd, van het grondpersoneel tot het management en de piloten. Dat

zal pijn doen, maar het zal moeten gebeuren. En er zullen kosten moeten worden bespaard. Zoals ik in het vorige debat al zei: er zal met een snoeischaar door de organisatie moeten worden gegaan, zodat er geen enkel dood hout meer overblijft, zodat we over een paar jaar weer trots kunnen zijn op dit prachtige Nederlandse bedrijf. Trots op onze KLM. Dank u wel, voorzitter.

De heer **Graus** (PVV):

Eigenlijk meer een opmerking voor de Handelingen: ik vind het goed dat mijn collega Van Haga het internationale ongelijke speelveld aanhaalt, waar we toch al zo veel last van hebben. Wij hebben China genoemd, maar laten we ook de kerosinevoordelen van de kamelenlanden niet vergeten. Ik denk wel dat we ons daar allemaal van bewust moeten zijn. Ik zeg dat tegen alle Kamerleden, want we gaan het speelveld nog ongelijker maken dan het al was. Dank dat de heer Van Haga daaraan refereert.

De **voorzitter**:

Dank. Dan zijn we nu aan het einde van de eerste termijn van de Kamer gekomen. Ik kijk naar de beide Ministers. Is er behoefte aan een schorsing? Tien minuten. We schorsen tot vijf over half negen.

De vergadering wordt van 20.24 uur tot 20.35 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Aan de orde is de eerste termijn van het kabinet. Ik stel voor dat alle leden in deze termijn maximaal drie keer kunnen interrumpen in tweeën. Ik zie dat dat voorstel op instemming kan rekenen. Het woord is aan de Minister van Financiën.

Minister **Hoekstra**:

Voorzitter, dank. Dank ook voor de vele vragen die er gesteld zijn en voor de vele opmerkingen die gemaakt zijn. Ik wil de beantwoording als volgt doen. Ik zal een paar korte, inleidende dingen zeggen. Daarna wil ik praten over het steunpakket, zowel over de vormgeving (1a) als over de voorwaarden (1b). Daarna wil ik het (2) hebben over hoe nu verder, en ook breder over de vraag hoe het gaat met het «huwelijk», als ik het zo mag formuleren. Daarna volgt een aantal vragen in de categorie «overig» (3). Minister van Nieuwenhuizen zal het hebben over de industrie als geheel, voor zover daar vragen over zijn gesteld, vanzelfsprekend over klimaat en doelstellingen, en uiteraard ook over nachtvluchten. We hebben het vlekkeloos afgestemd, voorzitter.

Ik heb een aantal inleidende opmerkingen. We hebben natuurlijk al meerdere keren met elkaar over dit onderwerp van gedachten gewisseld. Daarnaast zijn er natuurlijk vertrouwelijke stukken naar de Kamer gestuurd en zijn er ook vertrouwelijke overleggen geweest met de Kamer, juist in een poging van het kabinet om de Kamer zo goed mogelijk te informeren. Dat doen wij waar mogelijk altijd publiek, maar waar dat onvermijdelijk is, doen we dat in de beslotenheid.

Je zou kunnen zeggen dat we vorige week het sluitstuk van deze fase bekend hebben gemaakt, en ook datgene wat we natuurlijk eerder al hebben aangekondigd. Eerder hebben we aangekondigd dat we voornemens waren om met een steunpakket te komen bestaande uit leningen. De effectuering daarvan heeft natuurlijk meer recent plaatsgevonden. Ik zou ook nog eens willen zeggen dat we dit natuurlijk doen vanwege het enorme belang van Schiphol als knooppunt voor onze toch zeer open economie. Wij zijn enorm afhankelijk van het buitenland. En KLM, verreweg de grootste carrier op Schiphol, is daarbij een natuurlijke linking pin. We doen het dus voor de hubfunctie, we doen het vanwege het grote belang, direct en indirect, voor de banen die hiermee gemoeid

zijn, en we doen het vanwege het economische belang dat Schiphol, maar daarmee ook KLM voor ons land heeft.

Wij realiseren ons daarnaast natuurlijk ook enorm goed dat wat voor mensen in heel veel sectoren en bij heel veel bedrijven geldt, ook en in het bijzonder voor dit bedrijf geldt: mensen maken zich zorgen over hun baan. Men vraagt zich af: behoud ik mijn baan wel? Men vraagt zich af: hoe ziet straks mijn salaris er dan uit? De hele exercitie is er natuurlijk juist op gericht geweest om in redelijkheid te proberen datgene te doen waardoor je zo goed en zo kwaad als het gaat juist wel verder kan. Dat is hier de insteek geweest, maar dat gold ook voor het NOW-pakket, de TOGS en noem het allemaal maar op. In de gesprekken met de bestuur van de onderneming in Nederland, met de raad van commissarissen, en ook in het overleg met Air France-KLM hebben we dat steeds voor ogen gehouden. En tegelijkertijd moet je erkennen dat er in een sector waar 80% tot 90% van de vloot aan de grond stond – het gaat nu iets beter – onvermijdelijk pijn wordt geleden en onvermijdelijk wat gedaan moet worden aan de kosten.

Ik ga zo meteen nog meer zeggen over het «huwelijk», maar ik zou hier ook nog het volgende bij willen aanmerken. Hoewel het vóór de coronacrisis redelijk goed ging met de onderneming als geheel, waren er toch ook best veel mensen in de industrie kritisch over de kostenbasis van Air France-KLM. Dat gold dus al voor corona. Daarbij waren ze in het bijzonder kritisch over het deel Air France, maar ze waren ook niet zonder kritiek over het deel KLM. Dat is gewoon de realiteit en dat begrijp ik eerlijk gezegd ook wel. Want als je vervolgens keek naar de verschillende kostencomponenten, dan kon je zien dat een groot aantal concurrenten in Europa bij een aantal van die dimensies gewoon scherper aan de wind voer. Soms waren er overigens best goede redenen voor die hogere kosten. Concurrenten in Europa varen bijvoorbeeld ten aanzien van de salarissen van piloten scherper aan de wind. Dus er zijn best veel mensen in de industrie die al voor corona vonden dat er überhaupt wat aan de kostenstructuur moest gebeuren. Ik denk dat we allemaal zien dat dit een heel lastige fase is voor de luchtvaartsector en dat je, als je competitief wilt blijven, onvermijdelijk voor de opgave gesteld staat om ook hierin wat te doen. Dat geldt eens te meer omdat we natuurlijk allemaal zien dat veel andere maatschappijen ook forse stappen nemen. Die zijn niet allemaal precies hetzelfde en in krantenberichten staat niet altijd wat vervolgens de realiteit is. Maar het is toch wel goed om nog eens op te merken dat er bij IAG nu al sprake is van heel forse gedwongen ontslagen. De Lufthansapiloten hebben voor, ik geloof, twee jaar 40% tot 45% van hun salaris ingeleverd. En ga zo maar door. Dat is de context waarin deze onderneming opereert.

Tegelijkertijd begrijpen wij heel goed dat mensen zich ook gewoon zorgen maken over wat er in hun onmiddellijke nabijheid gebeurt. Dat zijn natuurlijk toch gewoon de vragen en zorgen over de eigen baan en het eigen salaris. Dat is ook volstrekt begrijpelijk. Dat over het waarom. Dan over de vormgeving van het steunpakket en de voorwaarden.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voordat we naar de vormgeving gaan, verwacht ik toch van deze Minister die deze bedragen gaat inzetten een afweging waarin hij ons mee kan nemen. Waarom kan deze sector, die in de manier waarop hij gestructureerd is geen toekomst heeft, hierop rekenen? Dit in vergelijking met andere sectoren die veel meer bijdragen in werkgelegenheid en, om maar even in de termen van de Minister van Financiën te spreken, aan het bruto nationaal product. Ik denk daarbij aan de cultuursector. Waarom gaat het geld niet naar sectoren die bewezen hebben dat ze vitaal zijn, bijvoorbeeld de zorg? Waarom gaat het daar niet heen? Ik spreek de Minister van Financiën echt aan op de rol waarin hij het als geheel moet bekijken. Ik vraag hem om even uit te zoomen van het steunpakket voor KLM.

Waarom nou deze sector? Waarom nou dit bedrijf in plaats van andere sectoren die aantoonbaar vitaler zijn, in plaats van aantoonbaar fataal? De luchtvaartsector is namelijk een fatale sector, terwijl we ook heel veel vitale sectoren hebben. Kan hij ons daarin meenemen, zodat ik het ook snap, want ik begrijp er tot nu toe niets van. Ik kan hem verzekeren dat het niet om mij alleen gaat, want er zijn heel weinig mensen die het begrijpen. Het gaat niet naar cultuur, niet naar de zorg, niet naar onderwijs en niet naar het openbaar vervoer, waarover we het gisteren hadden. Neem ons daar nou eens in mee. Waarom gaat het naar zo'n fatale, destructieve sector?

Minister Hoekstra:

Ik weet niet of ik de lat ga halen dat de heer Van Raan hier straks zit te knikken van «ja, ja, oké, ik snap het». Daar moet ik realistisch over zijn, ook inschattend wat hij hierover in vorige debatten heeft gezegd. Ik zou zijn vraag bovendien beter begrijpen als hij zou vragen: waarom stopt het kabinet ook in deze sector zo veel geld? Want het kabinet is natuurlijk over de volle breedte met een massief pakket gekomen, dat juist voor allerlei sectoren geldt. De heer Van Raan legt een paar dingen naast elkaar die toch echt andersoortig zijn. Hij noemt de cultuur. We zien zeker dat daar een probleem is, maar daar zijn ook forse stappen genomen. Daarnaast legt hij de volksgezondheidszorg. We zien allemaal dat mensen daar keihard gewerkt hebben. Politiek wordt er nu een discussie gevoerd over de salariering. Vorige week is er het een en ander gezegd over de zogenoemde zorgbonus. Maar daar is weer wat anders aan de hand dan in de cultuur en in de luchtvaart. In de zorg staan er juist geen instellingen op omvallen. Het zijn dus echt heel verschillende dingen.

Ik denk dat de keuze van het kabinet een goede is. Aan de ene kant komen we met een generiek pakket dat in principe voor alle sectoren geldt. Daarnaast hebben we gezegd dat we een stapje extra gaan doen voor de bedrijven die vitaal zijn voor onze economie, die een hele significante grootte hebben en waarvan je een negatief systeemeffect mag verwachten als ze kopje onder zouden gaan. Vervolgens hebben we met elkaar meerdere keren, ook publiekelijk, gesproken over aan welke voorwaarden dan voldaan moet worden. Dat heeft het kabinet – Minister van Nieuwenhuizen en ik – zo goed mogelijk proberen te doen. Hoe zorg je aan de ene kant voor een situatie dat de onderneming verder kan? Ik ben het zeer eens met wat Van der Linde zei, namelijk dat je er in de allereerste plaats zakelijk naar moet kijken. Maar vervolgens hebben we wel te maken met een maatschappelijke inbedding. Vanuit maatschappelijk perspectief zijn er door de Kamer – ik vind dat overigens volstrekt logisch – en ook door het kabinet – dat vind ik minstens zo logisch, want dat gaat hand in hand – extra piketpalen geslagen op het gebied van duurzaamheid en de sterkste schouders, iets wat bij een reorganisatie helemaal niet altijd een gegeven is. We hebben nog meer voorwaarden gesteld, bijvoorbeeld op het gebied van bonussen, wat in de politiek ook altijd een heet hangijzer is. Ik denk dus dat het afgewogen is. Ik denk dat het verstandig is. Ik kijk natuurlijk zeer uit naar het resultaat van het interne beraad binnen de Partij voor de Dieren. Ik weet niet of ik er heel veel van mag verwachten, maar ik ben wel heel benieuwd hoe er straks gestemd gaat worden.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik leg de lat wel zo hoog dat ik hoop dat de heer Hoekstra ooit zal zeggen: ik snap wel wat de Partij voor de Dieren zegt. Het klopt dat er een heel massief pakket ligt van generieke maatregelen. Dat heeft de Partij voor de Dieren ook gesteund, zoals de Minister ongetwijfeld weet. En het klopt dat het verschillende dingen zijn. De luchtvaartsector is geen culturele sector. Dat is allemaal waar, maar het gaat erom welke keuzes je als kabinet maakt over waar je het geld aan besteedt. De luchtvaartsector zoals die nu is ingericht, is een heel destructieve sector. Dat is niet een sector waarmee

we, zoals die nu is ingericht, de toekomst in kunnen. Maar er is weinig kans dat het steunpakket en de hoeveelheid geld die daar wordt ingezet, terugverdiend kan worden als je de sector binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid brengt. Dus ja, ik snap alles wat de Minister zegt, maar ik begrijp nog steeds niet zijn afweging. Het is namelijk wel een feit dat de culturele sector meer bijdraagt aan het bruto nationaal product en dat die meer werkgelegenheid oplevert, maar dat die wel degelijk op omvallen staat.

U schreef de heer Van der Linde net toe dat hij het over een zakelijke afweging had, maar als er iemand geen zakelijke afwegingen maakte in zijn betoog over het redden van Schiphol dan was het de heer Van der Linde wel. Maar goed, laten wij dan in ieder geval wel zakelijke redenen hanteren. Dan is het wel degelijk zo dat die andere sectoren veel vitaler zijn en het veel meer verdienen, maar daar neemt u ons niet in mee. U zegt: ik denk dat het een verstandige keuze is. Maar dat is echt niet genoeg.

Minister Hoekstra:

Ik heb gepoogd het onder woorden te brengen. Ik begrijp wel degelijk dat de Partij voor de Dieren tot een andere conclusie komt. Ik begrijp ook waarom. Ik deel alleen niet de analyse. Ik vind het nogal wat om te zeggen dat dit een destructieve sector is. Ik vind dat we de enorme toegevoegde waarde die deze sector heeft voor ons land en allerlei anderen daarmee enorm tekortdoen. Als je het een destructieve sector vindt, zou de gevolgtrekking ook moeten zijn dat je daar op geen enkele manier deel van uit zou moeten willen maken. Dat zou ook repercussies moeten hebben voor hoe je omgaat met vliegen.

Wat betreft de definitie van «zakelijk»: die discussie was geloof ik niet op mij betrokken, dus ik zou die discussie of definitie graag willen laten tussen de aanwezige VVD'ers en oud-VVD'ers.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft toch nog een interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan delen we misschien voor een deel de analyse, maar niet de conclusie. Maar dan vraag ik de Minister toch nogmaals om, na zijn betoog dat hij het een goede keuze vindt, uit te leggen hoe het KLM-verdienmodel dit binnen de grenzen van klimaat en het CO₂-budget dat na rato doet wat Parijs van ons vraagt en waaraan wij ons gecommitteerd hebben – 3,5 megaton – aan ons terugbetaalt. Kan de Minister ons op zijn minst daarin meenemen? Hoe zit dat in elkaar? Wat is de cashflowprognose daarvan? Hoe werkt dat? Wat heeft de Minister daarvoor gedaan? Kan hij ons daarin meenemen? Want anders is het een gift.

Minister Hoekstra:

Ik heb een beetje een déjà vu met het vorige debat, want toen had ik ook al de indruk dat de vraag die mij gesteld werd eigenlijk vooral voor Minister van Nieuwenhuizen bedoeld was. Toen heeft de heer Van Raan daar ook heftig tegen geprotesteerd. Wat hij doet is dat hij die beleids-terreinen vermengt, waar op zichzelf natuurlijk niets tegen is. Wat dat verdienmodel betreft: daarom maken we afspraken over de kosten. Daarnaast vinden wij het, over de toekomst nadenkend, ook verstandig om na te denken over de maatschappelijke acceptatie. Daarom zijn er ook afspraken gemaakt over het klimaat en daarom zijn er afspraken gemaakt over de nachtvluchten.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik moet echt interrumperen. Want de Minister doet net alsof er afspraken zijn gemaakt over het klimaat. Dat is niet zo.

De voorzitter:

De Minister was bezig met de beantwoording van uw vraag en daar gaat hij nu mee door.

Minister Hoekstra:

Ik denk dat ik een kwart had genomen van de interruptietijd van de heer Van Raan in een poging om zijn vraag te beantwoorden. Ik ben helemaal de draad kwijt, dus misschien moet ik opnieuw beginnen. Daar komt bij, maar dat geldt voor veel sectoren, dat ik denk dat je van duurzaamheid daarnaast ook wel degelijk een verdienmodel kan maken. Ik denk wel degelijk in z'n algemeenheid – maar daar moeten ondernemingen zelf invulling aan geven – dat consumenten dat in toenemende mate ook als een ankerpunt zullen beschouwen, om wel of niet zaken te doen met een bepaalde onderneming. Wat ik vooral heb geleerd en opgestoken als aanwezige in de debatten die de heer Van Raan voerde met de Minister naast mij, is dat KLM in die rankings binnen die sector op de eerste of in ieder geval op een hele hoge plaats staat. Dan vermoed ik zomaar dat de heer Van Raan vindt dat die ranking niet goed is of dat dat niet zo veel zegt. Hij gebruikte overigens een best aardige vergelijking: hij had het over het schoonste jongetje in een vieze klas. Ik denk dat het kabinet dat toch net wat anders ziet.

De voorzitter:

Gaat u verder, Minister. Meneer Van Raan, nog een interruptie? We hadden afgesproken...

Minister Hoekstra:

Voorzitter, ik was al bij vraag één.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is toch twee interrupties in tweeën, of niet? Dit is nu de vierde.

De voorzitter:

Ja, nou ja, ga uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vind het belangrijk genoeg. Deze Minister is degene die het geld beschikbaar stelt. Dus hij is ook degene die moet kijken hoe we dat terug gaan krijgen. De Minister zegt dat ik sectoren vermeng. Gelukkig zegt hij erbij dat dat legitiem is. Dus nogmaals, ik vind het een heel legitieme vraag aan de Minister om ons mee te nemen in hoe dat geld wordt terugverdiend in een sector die binnen de grenzen van het klimaat en de leefomgeving met ongeveer 300.000 vluchten moet krimpen. Misschien zijn het er iets meer of iets minder, maar om die orde van grootte gaat het. Hoe gaat KLM dat terugbetalen? Wat is de prognose daarvan? Hoe zit dat? Dat moet u ons vertellen, want u gaat het belastinggeld uitgeven.

De voorzitter:

Uw vraag is helder.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, maar het antwoord blijft steeds uit.

Minister Hoekstra:

Ik heb de heer Van Raan zelden zo geprikkeld meegemaakt. Wat onvermijdelijk is, is het volgende. Dat staat er even los van of het kabinet de inschatting van de heer Van Raan deelt over hoeveel vluchten er af zouden moeten, want de heer Van Raan vliegt dat echt anders aan. Hij heeft toch echt andere opvattingen dan het kabinet bij de vraag wat er op zeer korte termijn en op zeer ingrijpende wijze nodig zou zijn op het

gebied van het klimaat. Daar hebben we verschillende opvattingen over; daar moeten we gewoon eerlijk over zijn. Waar ik het wel mee eens ben is dat deze sector per definitie op de middellange termijn door een wat langere fase van krimp zal gaan. Het was 80%, 90% in de afgelopen paar maanden. Het laatste bericht dat ik kreeg was dat het inmiddels weer een procent of 30 is. Dat zal vast wel toenemen, maar het zal toch nog een hele tijd duren voordat de onderneming en de sector weer op het niveau van hiervoor zijn. Dus die fase van krimp komt, helaas, sowieso. Dat er in de sector vervolgens ook wordt gewerkt aan verduurzaming vinden we allemaal of bijna allemaal verstandig. Dan heb je het over het type vliegtuigen, over de vloot, over precies al die onderdelen die ook in het pakket zitten dat hier is afgesproken, waarvan ik denk: daar heeft het kabinet de mogelijkheid te baat genomen om, zonder dat daar een andere titel voor was, aan deze politieke wens die breed leeft in de Kamer, toch ook uitvoering te geven. De heer Van Raan vindt dat te weinig, maar ik denk dat dat juist een stap in die richting is. Ik denk dat er voor KLM wel degelijk een verdienmodel is, in deze combinatie, met aan de ene kant veel trans-Atlantische vluchten en die hubfunctie van Schiphol. Daarnaast de grote thuismarkt en ook de vluchten die vanuit Parijs vertrekken naar francofoon Afrika. Om dat verdienmodel daadwerkelijk te laten werken heeft de onderneming ook nog veel werk te verzetten, met name op het gebied van de kosten.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dan rond ik af. De Minister zegt het zelf al: het zal nog wel even duren voordat de luchtvaart op het niveau van nu zit. Dat is kennelijk een streven. Maar de Minister weet dit of zou het moeten weten. Dat is mijn laatste opmerking en hopelijk ook de laatste keer dat ik dat moet zeggen; het is niet de mening van de heer Van Raan, maar het is wat de wetenschap ons vertelt. Ik zou het wel op prijs stellen als wordt erkend dat het niet een mening is van de heer Van Raan, want die is helemaal niet interessant, die mening van de heer Van Raan. De wetenschap vertelt ons: dit zijn de budgetten, zoveel CO₂. De gedachte is dat de luchtvaart weer naar het niveau kan waar die op zat, zelfs met de innovatie die ons wordt voorgespiegeld, door diezelfde wetenschap, maar dat is een mythe. Dat is niet de mening van de heer Van Raan, maar dat is wat de wetenschap ons vertelt en daar hoort een verdienvermogen bij. We gaan het zien in de toekomst. We zijn nog jong genoeg om dat allemaal mee te maken. Wie weet komen we elkaar ooit nog een keer tegen en dan gaan we zien wie er gelijk heeft.

De **voorzitter**:

Interrupties zijn kort en bondig.

Minister **Hoekstra**:

Dank aan de heer Van Raan voor de precisie. Over de laatste opmerking: we zijn het zeer eens met iedereen die zegt dat de wereld en daarmee ook Nederland een grote klimaatopgave wacht. Vandaar ook het Klimaatakkoord en veel van de afspraken die het kabinet de afgelopen maanden en jaren met veel pijn en moeite heeft weten te maken. Vandaar ook dat het kabinet de doelstelling van Parijs onderschrijft. Dat is de ene kant van het verhaal. De andere kant van het verhaal is dat wij denken dat dat wel degelijk gepaard kan gaan met een weer opkrabbelende luchtvaartindustrie. Zijn er dan nog opgaven binnen die industrie? Absoluut. Zie ook de maatregelen die hierin zitten. Zie ook de discussie over de vliegbelasting.

Voorzitter. Ik heb het over de vliegbelasting. Ik ben dan bij de heer Graus, want hij stelde de vraag of het kabinet op dit punt actie gaat ondernemen. Door de Staatssecretaris van Financiën is eerder met de Kamer besproken dat die wetgeving wel doorgaat, maar dat we naar de timing zullen kijken.

Een andere vraag van de heer Graus was of er niet wat minder rente had kunnen zijn. Hij pleit voor minder rente. We hebben echt gekeken naar wat redelijk is. Wat mag je nou vragen? Wat wordt nou typisch in de markt gevraagd? Dit vonden wij en degenen die ons adviseren, die daar verstand van hebben, een gepast rentetarief.

De heer Slootweg vroeg in dit verband nog of ik ook erken dat je met 90% garantie op bankleningen meer risico's hebt dan alleen maar die 1 miljard. Ja, vanzelfsprekend. Ik zou er wel naast willen leggen dat bij veel faciliteiten die het Ministerie van Economische Zaken met de banken aanbiedt, de Staat ook garant staat voor behoorlijk hoge percentages. Dat is ook belangrijk voor banken. We hebben bewust gekozen voor een breed scala aan banken, zodat de potentiële risico's niet alleen bij de Nederlandse banken komen te liggen. Dat leek ons ook verstandig.

De heer **Graus** (PVV):

Wat de vliegtaks betreft, het moge duidelijk zijn dat de PVV is voor afstel.

Minister **Hoekstra**:

Daar is geen misverstand over.

De heer **Graus** (PVV):

Daar is geen misverstand over. Om nu nog te redden wat er te redden valt, zeker in deze noodsituatie, na een van de zwaarste crises ooit, hebben wij gevraagd of er niet een bepaald uitstel kan zijn. De Minister zegt in heel algemene woorden dat ernaar wordt gekeken, maar nu weet ik nog niet wat er gaat gebeuren, want dat was te algemeen.

Mogelijk kan de Minister iets concreter zijn wat die rente betreft. Bij die bedragen is het al veel als je van 7% naar 6,5% gaat. Ik verwees ook naar ABN AMRO, die destijds ook is gered en kijk maar naar wat die bank aan rente heeft moeten betalen, in een tijd dat de rente nog veel hoger was dan nu. Ik vind wel dat je daar rekening mee mag houden, en dat die bank, die toen gered is, ook wat terug zou mogen doen voor een land. Dat is eigenlijk meer waar ik op doelde.

Minister **Hoekstra**:

Misschien kan ik zo meteen nog iets extra's zeggen over de vliegbelasting, maar ik kom eerst even op dat laatste punt. Je kijkt natuurlijk naar wat redelijk is. Aan de ene kant: wat is een percentage dat terugbetaald kan worden? Aan de andere kant zag je ook op dit thema – ik zal niet verhullen dat dit niet het enige thema is waarop ik dat heb waargenomen – een wens van de Kamer om precies het tegenovergestelde te doen, namelijk om ervoor te zorgen dat als er een downside is voor de belastingbetaler, er dan ook een upside moet zijn, maar ook dat in redelijkheid. Dat verklaart die percentages. De heer Graus zal gezien hebben dat hoe sneller de lening wordt terugbetaald, hoe relatief lager het percentage is, want er zit een staffel in de percentages.

De heer **Graus** (PVV):

Nog even over de vliegtaks. Er is duidelijk over gesproken binnen het kabinet. Dat blijkt ook wel, maar er wordt gezegd: we gaan kijken naar de timing. Maar wat houdt die timing in? Is het dan een jaar uitstel? Is het twee jaar uitstel? Dat wil ik dan wel graag weten.

Minister **Hoekstra**:

Dit is een debat dat de Staatssecretaris met de Kamer heeft gevoerd. Het is een discussie die overigens ook in andere landen speelt. Ook in andere landen speelt de discussie over wat er nou wanneer moet. Ik moet daarbij wel aantekenen dat er ook landen zijn die hebben gezegd juist extra aan de gang te gaan met de vliegbelasting. Ik geloof dat Duitsland, ik meen per 1 april, de vliegbelasting juist heeft verdubbeld. Ik vermoed overigens

dat dat een eerder besluit is geweest. Wat de Staatssecretaris van Financiën heeft besproken in de vaste Kamercommissie voor Financiën, is dat we de mogelijkheid hebben willen creëren... Omdat je dat door middel van een koninklijk besluit doet, heb je normaal gesproken 1 januari aanstaande als ingangsdatum, maar je hebt de mogelijkheid om dat uit te stellen. Dat is de flexibiliteit die ons verstandig leek, omdat dit debat midden in de coronaperiode viel. Dat neemt niet weg dat het kabinet die vliegtaks verstandig vindt. De heer Graus zegt dat hij eigenlijk van uitstel naar afstel wil. Toch? Zo heb ik hem begrepen.

De heer **Graus** (PVV):

Logischerwijs willen we afstel, maar nu is het redden wat er te redden valt. Het is een noodscenario, het is noodhulp. Ik denk dat best veel Kamerleden die voor de vliegtaks zijn, het mogelijk wel met me eens zijn dat je dat nu even moet uitstellen, dat je het even moet parkeren, om de boel zo vlug mogelijk te laten recupereren.

Minister **Hoekstra**:

Ik heb zelf nog niet heel veel Kamerleden in die categorie waargenomen. Nogmaals, de Staatssecretaris van Financiën heeft aan de ene kant zijn overtuiging gearticuleerd dat de vliegtaks verstandig is en aan de andere kant zijn pragmatisme getoond als het gaat om de inwerkingtreding.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Volgens mij is dit precies het probleem. Ik zal de heer Graus ook gelijk van een illusie af helpen: wat mij betreft wordt de vliegbelasting gewoon per 1 januari ingevoerd. Ik zie ook geen enkele reden waarom zij uitgesteld moet worden. Ten eerste omdat er andere landen zijn die er allang een hebben, en dan veel hoger dan in Nederland. Het is een piepklein belastinkje. Ten tweede wordt de vliegbelasting alleen betaald als er vliegtickets verkocht zijn. Ten derde is dit de enige maatregel die het kabinet neemt – hoewel piepklein en met nauwelijks effect – die iets doet aan het eerlijker beprijzen van de luchtvaart. Het is niet zo dat dit uitgebreid met de Kamer besproken is. De coronacrisis brak uit en de VVD heeft gewoon geëist: als jullie dat besluit niet uitstellen, gaan we niet voor die wet stemmen. Ik vind dit dus echt problematisch. Dit is precies het probleem dat de GroenLinksfractie heeft met de wijze waarop de politiek en het kabinet omgaan met de luchtvaart. Wat mij betreft voeren we het dus per 1 januari in.

Minister **Hoekstra**:

Ik zie dit als een aanvullend blok op het debat dat de Staatssecretaris dacht afgerond te hebben over dit onderwerp.

De heer **Sneller** vroeg nog welke controle de Kamer heeft op het herstructureringsplan...

De **voorzitter**:

Nu zie ik de heer Van Haga zwaaien. De heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Ik kom toch nog even terug op de rente. Die rente is natuurlijk hoog. Ik heb inderdaad gezegd dat ik dat nooit zelf zou betalen, maar ik heb ook gezegd dat het natuurlijk prettiger was om die hoge rente aan jezelf te betalen als je zelf de aandelen verwerft. Ik sla aan op het feit dat de Minister zegt dat er ook een upside voor de belastingbetaler in moet zitten. Die is natuurlijk veel beter te realiseren als je de aandelen wel verwerft. Dit is een uitgelezen kans om dat voor heel weinig geld te doen. Je kunt nu voor ongelofelijk weinig geld instappen en al die aandelen naar je toe halen, om vervolgens bij verkoop een waardegroei te realiseren. Uw reactie gaat waarschijnlijk zijn dat dit een beetje speculatie is, maar dat

risico nemen we toch. Als je dan toch wat meer controle wilt hebben, dan is dat aandeelbelang van groot belang. De upside voor de belastingbetaler zit er dan wel in.

Minister Hoekstra:

Ik ga zo meteen nog het een en ander zeggen over het huwelijk. Daarbij wilde ik ook dit type vragen beantwoorden, maar laat ik dan toch vast één ding proberen te duiden. Er zijn geen andere aandelen KLM te koop. Ik geloof dat nul komma zoveel procent nog in handen is van andere partijen dan de moeder en de Nederlandse overheid. Dat is verwaarloosbaar. Het gros van de aandelen is in handen van de moeder. Je zou aandelen kunnen kopen in het beursgenoteerde bedrijf Air France-KLM. Ik sluit ook niet uit – dat heb ik eerder ook gezegd – dat dat nog nodig is. Dan ligt het overigens voor de hand om dat te doen zoals we dit traject, in nauwe afstemming met de Franse staat, hebben gedaan en dat dan opnieuw te doen. Kijk, we hebben nu een gelijkwaardig belang aan dat van de Franse staat. Je zou kunnen zeggen «ik koop nog wat bij», maar het verschil tussen 14% en 25% is er eigenlijk niet. Volgens de Franse regelgeving ben je, als je op de 30% zit, verplicht om een bod uit te brengen op de onderneming. Dat zou je kunnen overwegen, maar daar zitten ook weer allerlei haken en ogen aan. Het ligt ook niet voor de hand om dat in een alleingang te doen. Op dit moment lost dat dus deze problemen niet op.

De heer Van Haga (Van Haga):

Dat is natuurlijk de keurige route die de Minister misschien terecht in eerste instantie bewandelt, maar feitelijk hebben we het over een bedrijf dat technisch failliet is. Als je dat z'n gang zou laten gaan, kom je bij een curator. Dan kun je gewoon tegen de curator zeggen dat je best bereid bent dat gedeelte van KLM uit de failliete boedel te plukken voor een bedrag dat gelijk is aan de steun die we nu hebben opgetuigd. Dan kan dat wel. Ik snap best dat je bij de huidige aandelen met een bepaalde constructie zit, maar op het moment dat het kabinet of deze Minister zegt dat we het niet doen, dan praat je met een curator en dan is dat wel een optie.

Minister Hoekstra:

Wat de heer Van Raan schetst, suggereert dat de moeder failliet zou gaan. Sorry, de heer Van Haga; ik ben inmiddels vol van de heer Van Raan na de interruptiedebatjes! Ik zal me proberen te concentreren op de heer Van Haga, want hij spreekt tegenwoordig namens twee fracties. Mij wordt ingefluisterd: een groep en een fractie. De heer Nijboer probeert mij altijd bij te sturen, voorzitter! Maar dit gaat uit van de premisse dat de moeder failliet zou gaan. Ik denk dat er echt nog flink wat moet gebeuren voordat dat werkelijkheid wordt. Dat zou betekenen dat de Franse staat zou zeggen: laat het eigenlijk maar. Ik denk niet dat dat een realistisch scenario zou zijn en overigens ook geen verstandig scenario. Ik zal zo meteen nog meer zeggen over het huwelijk, want ik begrijp heel goed de interesse in: hoe nu verder met het huwelijk en de aandelenaankoop? Overigens hebben Kamerleden ook op dit onderwerp hele verschillende opvattingen gedebiteerd. Sommigen vragen: wanneer ga je eruit? Anderen vragen: waarom koop je niet meer? Nog weer anderen vragen: waarom koop je niet alles?

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Hoekstra:

Ik was bij de heer Sneller, die naar de controle op het plan vroeg. Daar is dit debat natuurlijk vooral voor bedoeld. Hij maakte het nog specifieker. Hij zei: wat nou als KLM heel vroeg gebruikmaakt van die lening? Zo heb

ik althans zijn vraag begrepen. Volgens mij wordt dit ook expliciet genoemd in de Kamerbrief. Daarom kiezen we ook voor die tranchering. De tweede tranche zal pas beschikbaar worden gesteld nadat er voldoende voortgang is op de voorwaarden, waaronder het herstructureringsplan. Het is dan aan de Staat om dat te beoordelen. Overigens lijkt het me voor de hand liggend om de Kamer te informeren op het moment dat we weer een stadium verder zijn, als de heer Sneller daar behoefte aan zou hebben. Ik zie een armbeweging van hem, dus ik kan me zomaar voorstellen dat dat het geval is.

De heer **Sneller** (D66):

Dat laatste was inderdaad de ene vraag. Ik ben blij met die toezegging, want ik denk dat dat belangrijk is als je ziet hoeveel er nog moet worden uitgewerkt voor 1 oktober. Dat wil je niet helemaal uit handen geven na de stemming over dit wetsvoorstel. Maar over die tranchering lees ik juist dat er geen maximumhoogte per tranche geldt, anders dan het totale leningenplafond. De eerste trekking mag al plaatsvinden na goedkeuring. Vervolgtrekkingen komen pas na het herstructureringsplan. Als ik deze voorwaarden goed lees, zie ik daar dus gewoon de mogelijkheid voor KLM om het hele miljard te trekken, zonder dat het herstructureringsplan is vastgesteld. Ik vraag wat dan nog de waarde is van het herstructureringsplan.

Minister **Hoekstra**:

Dit hele pakket bestaat natuurlijk uit verschillende componenten. Je hebt de lening rechtstreeks door de Staat. Je hebt de leningen door de banken, die gegarandeerd worden door de Staat. Dat totale bedrag telt op tot 3,5 miljard. Dat is natuurlijk niet een toevallig gekozen bedrag. Dat is de inschatting die wij samen met de onderneming en met bancaire adviseurs hebben gemaakt van wat er nodig zou zijn. Vervolgens spreek je met de banken natuurlijk over wat redelijk en verstandig is ten aanzien van het stukje garanties, het stuk dat je zelf doet. Het geeft banken natuurlijk extra zekerheid als de Staat er ook zelf iets naast legt. Dat is helemaal geen atypische figuur. Tegelijkertijd hebben wij natuurlijk ook gekeken hoe we de risico's voor onszelf beperkt houden. De exacte momenten van die tranchering zou ik echt even moeten opzoeken, maar het is dus niet zo dat je die 3,5 miljard in één keer naar je toe kan harken.

De heer **Sneller** (D66):

Dat snap ik, maar dus wel dat miljard, zonder dat herstructureringsplan. Ik begrijp dat dat herstructureringsplan en de goedkeuring daarvan dan alleen nog relevant zouden zijn voor het garantiendeel. Begrijp me niet verkeerd: ook dat garantiendeel is belangrijk, maar voor het leningendeel zal het potentieel dus om niet zijn, omdat dat dan erna komt en de lening al verkregen is.

Minister **Hoekstra**:

Dat gaat uit van twee dingen die volgens mij allebei niet juist zijn en die redelijkerwijs ook echt niet gaan gebeuren. Ten eerste suggereert dit alsof men na alle afspraken die wij gemaakt hebben, waar gewoon de handtekening van de raad van commissarissen van KLM onder staat, waarmee het bestuur van KLM heeft ingestemd en waarmee Air France-KLM heeft ingestemd, vervolgens zou zeggen: nou, we doen het eigenlijk lekker allemaal toch niet. Dat suggereert dit, terwijl er gewoon afspraken zijn gemaakt, waar bovendien op wordt toegezien. Dat is één. Het tweede is dat dit ook suggereert alsof men van die 3,5 miljard eigenlijk maar 1 miljard nodig zou blijken te hebben. Dat op zichzelf zou ik een goed probleem vinden om te hebben, maar er is geen enkele reden om aan te nemen dat straks 2,5 miljard eigenlijk ongebruikt blijft.

De heer **Sneller** (D66):

Daar wreekt zich dat ik dat document niet ken. Ik weet dus niet of, als dat herstructureringsplan niet wordt opgesteld en het miljard wel wordt opgenomen, niet gewoon voldaan zou worden aan de afspraken zoals ze gemaakt zijn.

Minister **Hoekstra**:

Ik kan hier straks nog meer over zeggen, maar de Kamer is volgens mij, zoals dat altijd gaat bij dit soort dingen, gewoon echt transparant geïnformeerd. Er is een uitgebreide brief over wat er is afgesproken met de onderneming. Elk wezenlijk punt komt daar ook in terug. Ik heb daar dus niet zoveel aan toe te voegen, anders dan dat ik de heer Sneller, als hij graag op de hoogte wil blijven van die tranchering en van hoe het staat met het herstructureringsplan, dat graag toezeg.

De heer Slootweg vroeg nog hoe ik de levensvatbaarheid van KLM ga monitoren en waarborgen. Daar is dit plan natuurlijk ook in de eerste plaats voor bedoeld. Daar hebben externe adviseurs bij geholpen en het is in nauwe samenwerking met de onderneming tot stand gekomen. We hebben natuurlijk echt gekeken wat redelijk is en wat je op elk van die onderdelen mag vragen. De zogenaamde state agent gaat gewoon in een hele praktische zin kijken of het op een manier gaat zoals we ons dat hebben voorgesteld, ook al om te zorgen dat ik het leven van de thesaurier-generaal, die achter mij zit, niet volstrekt onmogelijk maakt. Want anders moet hij of het Hoofd Deelnemingen dat zelf gaan doen en daar voortdurend over gaan bellen. Dit is dus gewoon een veel praktische manier.

Dan vroeg de heer Sneller of adviseurs niet zijn verbonden aan belanghebbende banken. Wij hebben het expliciet als volgt afgesproken. De heer Sneller kent de formule van de zogenaamde Chinese Walls. Die geldt altijd binnen banken. Dat hebben we ook expliciet geëist bij het afsluiten van het contract. Ik kan ook nog zeggen dat ABN onze financieel adviseur is geweest en Linklaters onze juridische adviseur.

Voorzitter. Dan nog ten aanzien van de achtergestelde lening. De heer Sneller zei terecht dat die volledig is achtergesteld op zowel de nieuwe banklening als de bestaande financiering. De heer Sneller vroeg nog wat de exitstrategie is. Ik ga straks dus nog meer zeggen over het huwelijk, maar ik hoop dat de heer Sneller ziet dat de exitstrategie zoals we daar een jaar geleden over spraken, wel enige vertraging heeft opgelopen. Op zichzelf is het nooit het doel geweest van het kabinet om langjarig aandelen te houden in Air France-KLM. Dat is een middel geweest om de staatsgaranties binnen te harken. Mevrouw Van Nieuwenhuizen zal er zo meteen meer over zeggen, maar dat was waar die hele exercitie ons om begonnen was. De heer Graus heeft gelijk. Er is een al veel langer lopende discussie tussen kabinet en Kamer. Die is onder het vorige of het voorvorige kabinet begonnen. Kamerleden hebben zich daarin zeer kritisch uitgelaten over de periode van slechts negen maanden waarin een en ander opzegbaar zou zijn. Dat was de belangrijkste reden, zonder dat er een acute dreiging speelde – die speelde bepaald niet – om te zeggen: dit is zo vitaal, zo belangrijk, dat wij daar een extra slot op de deur willen. De combinatie van die aandelen en deze discussie heeft gemaakt dat we daar spijkers met koppen hebben weten te slaan. Dat is goed nieuws.

De heer Sneller vroeg wat de balans binnen de holding is qua kostenbasis. Laat ik dat ook even bij het huwelijk doen, want dat hoort daar wel heel nadrukkelijk bij.

De heer Bruins vroeg: kan het bedrijf de hoge rentelasten aan? Ja, dat is absoluut onze inschatting. We hebben natuurlijk gekeken naar wat redelijk is om te vragen. Is dit fair naar de onderneming toe? Is dit ook in de buurt van marktconform? Wij hebben gemeend van wel.

De heer Stoffer stelde de vraag waarom KLM zo veel steun krijgt en andere bedrijven minder. Ik heb daar in mijn inleiding iets over gezegd. Hij zei er meteen ook wel bij: kunnen we dan misschien niet een aantal van die voorwaarden laten vallen? Zijn de voorwaarden niet te fors? Wat wij natuurlijk proberen te doen, is het volgende. Naast alle algemene maatregelen proberen we die bedrijven waarvan we denken dat ze vitaal zijn voor de economie, onder voorwaarden die we economisch – zakelijk vinden, steun te verlenen. Dat hebben we hier gedaan. Maar zie ook deze discussie: het is de hele tijd passen, meten en zoeken. Want er zijn Kamerleden die vinden dat er meer had moeten gebeuren aan de hoge salarissen. Er zijn er ook die het waarschijnlijk prima hadden gevonden als er niks was gebeurd. Er zijn partijen die vinden dat er meer had moeten gebeuren op het gebied van duurzaamheid, maar er zijn er ook die vinden dat het eigenlijk überhaupt niet in het pakket had gemoeten. Zo hebben we de hele tijd gezocht naar wat een redelijke en verstandige formule is, te beginnen vanuit: hoe overleeft de onderneming in economische zin? De heer Stoffer vroeg ook hoe we ervoor gaan zorgen dat KLM de leningen kan terugbetalen. Daarop zeg ik: juist door echt flink met de kosten aan de gang te gaan. Uiteindelijk moet er ook weer gevlogen kunnen worden. We hopen met z'n allen dat juist ook die intercontinentale vluchten, waar KLM een flink gedeelte van de boterham mee verdient, weer van de grond komen, voor zover de crisis dat toestaat.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik begrijp dat ik CDA'ers achter mij in verwarring bracht door de vragen die ik over andere sectoren stelde, maar dat was meer bedoeld als: dat merk je in de samenleving en dat leeft daar. Maar dat had ik er misschien bij moeten zeggen. Nu even mijn vraag. De Minister geeft aan: we hebben een zo goed mogelijk pakket gevonden, dat een beetje draagvlak in de Kamer vindt. Dat is prachtig. Ik denk ook dat dat de opdracht van het kabinet is. Daarnaast gaf de Minister aan dat de netwerkfunctie heel belangrijk is. Daar moet dadelijk ook het geld weer mee verdiend worden om die leningen terug te betalen. Stel nu dat het toch een beetje tegenvalt en dat het allemaal wat langer duurt. Mensen durven minder snel in een vliegtuig te stappen of er gaat toch meer via de digitale weg; het kan van alles zijn. Als het een beetje tegenvalt, gaat de Minister dan opnieuw om de tafel zitten en gaat er gekeken worden of die kosten niet te hoog zijn? Dat is eigenlijk mijn belangrijkste punt. Zijn die voorwaarden niet dusdanig dat je dadelijk de boel toch nog klemzet en dat de boel toch nog omvalt? Stel nu dat het die richting op dreigt te gaan, gaat de Minister dan weer opnieuw om de tafel? Er is in ieder geval de SGP veel aan gelegen, niet om KLM per se overeind te houden, maar wel om die netwerkfunctie die KLM vervult, dus de inhoud van KLM, boven de tafel te houden, en daarmee dus ook KLM.

Minister **Hoekstra**:

Het is een klassieke als-danvraag. Mevrouw Van Nieuwenhuizen en ik zijn door de Minister-President opgevoed om dat soort vragen nooit te beantwoorden, maar dat ga ik toch doen. De heer Stoffer heeft natuurlijk gelijk. Corona is een breder dossier, omgeven met zulke grote onzekerheden en met zo'n enorme impact op de maatschappij en de ondernemingen, dat het heel ingewikkeld is om een exacte inschatting te maken. Zie het debat van vanochtend, waar ik met de heer Stoffer en anderen heb besproken dat die zeer uiteenlopende scenario's van het planbureau laten zien dat we het eigenlijk niet precies weten met z'n allen. Dat geldt natuurlijk ook hiervoor. We hebben met KLM, met Air France en met de Franse staat gekeken naar wat je in redelijkheid kunt doen en naar wat je in redelijkheid mag terugvragen. Stel dat de wereld zich totaal anders

ontwikkelt dan we nu voorzien. Hebben wij dan de flexibiliteit om opnieuw om de tafel te gaan zitten? Ja, absoluut. Ik ga door met de voorwaarden voor het steunpakket.

De voorzitter:

De heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Het gaat even over de -40% van de Lufthansa-piloten. Ik heb bij navraag begrepen dat er überhaupt geen akkoord meer is. Dus mogelijk heeft de Minister hier een scoop naar buiten gebracht en zal dat dadelijk nieuws worden, maar wij zijn daarvan nog niet op de hoogte. Volgens ons is er nog geen akkoord.

Minister Hoekstra:

Ik ga er onmiddellijk van uit dat de heer Graus directer op die onderhandelingen zit dan ik. Ik verwees naar dingen die eerder gewoon in de media zijn gemeld. Het zou overigens kunnen zijn dat het 45% was. Bij navraag bleek overigens wel dat het ging over een periode van twee jaar, dus het was in de tijd beperkt. Ik verwees in mijn opmerkingen naar AIG. Daarbij ging het volgens mij in het bijzonder over British Airways. Het ging over ontslagen. Dat zijn ook berichten die ik gewoon uit algemene bronnen heb.

De heer Graus (PVV):

Dit is wel belangrijk, want volgens mij is er geen akkoord, dus het is allemaal nog niet definitief.

De voorzitter:

Vijfde vraag.

Minister Hoekstra:

Dit is wat eerder is gecommuniceerd, ik neem aan door de onderneming. Misschien is het een bod geweest dat de piloten daar op tafel hebben gelegd. Ik heb het als illustratie gebruikt om aan te geven dat bij luchtvaartmaatschappijen in heel Europa er gewoon een forse discussie aan de gang is over de vraag hoe je je kosten naar beneden brengt. De een kiest voor het flink naar beneden brengen van de salarissen en de ander kiest voor ontslagen, ook veel gedwongen ontslagen. De derde kiest voor een combinatie. Ik heb daarmee willen illustreren dat met zo'n extreme krimp deze discussie voor luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk is geworden. Dat staat even los van de vraag hoe je daar nou precies invulling aan geeft. Ik ga zo meteen nog een heleboel zeggen over hoe je dat nou in redelijkheid moet doen en hoe je de vakbonden en de ondernemingsraad in positie moet houden.

De heer Graus (PVV):

Even iets van huishoudelijke aard. U zei «vijfde interruptie», maar ik zei alleen «dan is er geen akkoord». Dat zijn drie woorden die ik zei. Dat was geen interruptie of een vraag. Ik heb er dus nog twee.

De voorzitter:

«Dan is er geen akkoord?» Dat is gewoon een vraag. Een hele korte interruptie; en dat waardeer ik.

De heer Graus (PVV):

Nee, nee. Ik zei: dat betekent geen akkoord. Dus dat is geen vraag en dat betekent dat ik nog twee interrupties over heb. Dank u wel.

De voorzitter:

Een. Dat bepaal ik, hoeveel u heeft. Maar als u...

De heer **Graus** (PVV):

Nee, meneer de voorzitter, daar ben ik het niet mee eens hoor. Ik heb zes interrupties en ik heb die vijfde interruptie niet gedaan. Ik voegde iets toe, omdat ik niet fatsoenlijk werd beantwoord. Dat betekent dat ik nog twee interrupties over heb. Ik zit heel vaak op uw stoel en ik ken het klappen van de zweep hier al veel langer dan u. Ik heb hier recht op, dan weet u dat al.

De **voorzitter**:

Meneer Graus maakt zijn debuut in de commissie Financiën op een bijzondere manier.

De heer **Graus** (PVV):

Het is niet mijn debuut hier. Ik ben ook tweede lid en het is zeker niet mijn debuut. Ik heb hier vaker gezeten. Ik heb hier zelfs ook nog het bankenlabel geïntroduceerd, waar Klaas Knot nog steeds enthousiast over is. Dus u bent totaal niet op de hoogte van feiten. Sorry hoor.

De **voorzitter**:

Welkom hier. Een zeer goede bijdrage, vriendelijk ook vooral. De Minister.

Minister **Hoekstra**:

Ik ben juist zo verguld dat ook de minder vaste leden van de commissie dit toch als een commissie beschouwen waarin je... En ik herken overigens wat de heer Graus zegt, want ik heb ook een debat met hem gevoerd over dit onderwerp, ruim een jaar geleden. Ik ga verder over de voorwaarden. Ik ben weer bij een vraag van de heer Graus, over een aangenomen motie over geen geld naar Frankrijk. Even voor de precisie. Ik vind dat het heel erg voor de hand ligt dat je aan de ene kant als Franse staat en Nederlandse staat een hele nauwe dialoog voert over dit gezamenlijke bezit, want dat is het. Dat hebben we gedaan. Minister Nieuwenhuizen heeft dat gedaan. Ik heb dat gedaan. Aan de andere kant kijk je, als het gaat om het eigen belastinggeld, wel in de eerste plaats naar: hoe slaat dat nou neer bij de ondersteuning van het eigen deel? Dat is ook direct de keuze geweest van de Franse staat bij het geld dat de holding in is gegaan en dat vervolgens expliciet bij het Air France-deel van de onderneming terecht is gekomen. Dat vind ik volstrekt logisch. Die pariteit zit er natuurlijk in. Daar heeft de Nederlandse overheid ook voor gekozen. Maar ik benoem ook het eerste stuk en het nauwe optrekken met elkaar, omdat ik het met de heer Nijboer eens ben dat dat natuurlijk belangrijk is. Ben je het dan altijd eens? Nee, dat niet, maar we zijn heel nauw opgetrokken met onze beide collega's, omdat zij natuurlijk soortgelijke zorgen hebben over de onderneming. Voorzitter. Dan vroeg de heer Van der Linde naar een thema waar hij vaker terecht naar vraagt, namelijk: wat nou als de Commissie een remedy oplegt? Ik kan in deze fase alleen zeggen wat ik al eerder heb gezegd. Ik snap dat de heer Van der Linde een déjà vu heeft naar aanleiding van de banken. Maar het is echt niet de verwachting, ook naar aanleiding van de informele gesprekken die er met de Commissie zijn gevoerd, dat we bij dit steunpakket een remedy opgelegd zouden krijgen. Het kan wel op het moment dat er sprake zou zijn van een kapitaalinjectie. Daar heeft de heer Van der Linde gelijk in. Dat zullen we dan met de Commissie moeten bespreken. Dat heeft mogelijk wel repercussies – stel dat het zo zou zijn – voor de aantrekkelijkheid van nog eens flink kapitaal erin storten. Dat zou sommige moties en sommige gedachten in deze Kamer weer in een ander kleurbad kunnen leggen. Maar ik kan daar op dit moment niets anders over zeggen dan dat we, op het moment dat er over het kapitaal wordt

gesproken, alle overwegingen zullen meenemen. Dan zullen we ook in gesprek moeten gaan met de Commissie. Waar dat opportuun is, zal ik de Kamer daarover informeren, in eerste instantie vertrouwelijk. Maar daar is nu echt geen sprake van.

De heer **Van der Linde** (VVD):

De Minister zegt terecht dat dit voor mij een déjà vu is. Ik heb er vorige keer zelf bovenop gestaan. Ik ben wel blij dat we dit onder ogen zien. Dat helpt echt, want dan kunnen we er gezamenlijk over nadenken. Ik hoop dan zeer dat het niet op het holdingniveau van Air France-KLM wordt opgelegd en dat vervolgens alles wat remedy heet, richting Nederland wordt geschoven. Dat is een aparte zorg. Maar goed, laten we het daar dan over hebben. Ik ben blij dat dit onder ogen wordt gezien.

Minister **Hoekstra**:

Dit begrijp ik heel goed. Ik ga toch nog even naar het onderwerp van de staatsgaranties. Die zijn daar natuurlijk juist heel belangrijk voor. In zo'n discussie is dat natuurlijk weer een belangrijk bewijsstuk om eerlijkheid te kunnen verlangen. Is dat een garantie? Nee, dat is het natuurlijk niet. En er is al helemaal geen garantie dat de Commissie het niet oplegt. Maar het is wel belangrijk.

De heer Van der Linde vroeg of die 20% nou een richtsnoer is. Laat ik toch nog een keer herhalen wat ik eerder gezegd heb. Op de eerste plaats snap ik echt heel goed dat het voor mensen een heel ongemakkelijke boodschap is als hun baan mogelijk komt te vervallen of als ze salaris zouden moeten inleveren. Dat geldt niet alleen bij dit bedrijf maar bij heel veel bedrijven. Tegelijkertijd doe je dit natuurlijk juist in een poging om de onderneming te laten voortbestaan. Salarisoffers zijn juist bedoeld om de onderneming voort te laten bestaan en daarmee de banen voort te laten bestaan. Ik denk dat de heer Van der Linde daar de spijker op z'n kop sloeg. Het is van de ene kant wel zo dat we hebben gezegd: we vinden het echt wat anders of iemand een modaal salaris verdient of minder. Daarnaast moet je op het gebied van met name de hele grote salarissen bekijken hoe je dat gaat invullen, juist in dialoog met de ondernemingsraad, juist in dialoog met de medezeggenschap en juist in dialoog met de vakbonden. Je hebt dan het kale salaris, de secundaire arbeidsvoorwaarden en allerlei dingen die daarin georganiseerd zijn. Het is niet aan mij om vervolgens te bepalen dat het vooral uit het kale salaris moet of dat het een discussie over secundaire arbeidsvoorwaarden moet worden en welke dat dan zijn. De onderneming heeft tegen ons gezegd dat ze het verstandig vindt dat ze dat zelf gaat bespreken en uitonderhandelen. De onderneming zegt wel heel duidelijk dat er wat gedaan moet worden aan de kosten. Op die manier hebben we het proberen te doen. Ik vind dat eerlijk gezegd redelijk.

Soms is het offer overigens veel hoger. Ik wil dat hier toch even benoemen. De bestuursvoorzitter van KLM raakt ordegrrootte 50% van zijn salaris kwijt, want hij krijgt geen bonussen meer en zijn salaris bestaat voor een heel belangrijk gedeelte uit bonussen. Dit is de richting die wij op willen omwille van de onderneming. Maar over de manier zeggen we met elkaar: het is allemaal pijnlijk, maar het is toch ook redelijk dat je iemand die twee, drie ton of meer verdient, op een andere manier behandelt dan iemand die een minder dan modaal salaris verdient.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ik ben erg blij met dit antwoord. Ik zeg dit om verschillende redenen. De indruk was ontstaan dat dit een soort eenzijdig dictaat was. Dat zag je ook aan de reactie bij de verschillende bonden en belangenverenigingen. Ik hoor de Minister nu gelukkig zeggen dat het echt aan de onderneming is om hier meer invulling aan te geven. Dat is volgens mij de ordelijke manier waarop we dit doen. Dank voor dit antwoord. Want, en dat is mijn

tweede punt, we zouden een enorm precedent scheppen als we hier eenzijdig vanuit de Kamer dan wel vanuit het Ministerie van Financiën arbeidsvoorwaarden gaan veranderen of opleggen. Dit was de reden waarom ik daar zo kritisch in zat in mijn betoog.

Minister Hoekstra:

De stijfgevoerde van eenzijdig dingen over salarissen opleggen, is overigens niet zonder precedent, zou ik erbij willen zeggen. Ik zou niet willen doen alsof de Kamer die aanvechting nooit heeft. Ik ben het er wel mee eens dat het arbeidsvoorwaardengesprek en het salarisgesprek echt tussen de bestuurders van de onderneming en de medezeggenschap moet plaatsvinden. Wij hebben daarbij wel een aantal richtingen aangegeven, want het is voor een onderneming gewoon cruciaal dat het niet verder kan op deze kostenbasis – dat wil ik nog een keer benadrukken en een paar sprekers hebben daar ook op gewezen – want dan is de onderneming gewoon niet in staat om deze fase te overleven. Vanuit de verantwoordelijkheid die ik ook heb om het geld van de belastingbetaler op een goede manier te besteden, vind ik dus dat je dat type voorwaarden moet aanleggen. Dat is één.

Twee is dat ik het politiek, vanuit de maatschappelijke lens gezien, echt redelijk vind om een salaris van € 30.000 anders te behandelen dan een salaris van € 300.000. Bedrijfseconomisch zou je daar anders naar kunnen kijken.

De voorzitter:

De heer Van der Linde nog.

De heer Van der Linde (VVD):

We zijn het eens over de noodzaak van die kostenbezuiniging; echt zonder meer. Het is ook goed dat er aan KLM voorwaarden daarvoor worden meegegeven. Maar dat is toch anders. U hebt de VVD nooit mee horen helpen aan een precedent over dit soort dingen, zoals rechtstreeks ingrijpen op arbeidsvoorwaarden.

Minister Hoekstra:

Nee, dat herken ik.

De heer Alkaya (SP):

Ik vind het redelijk wonderbaarlijk dat de VVD tevreden is met de gang van zaken, want nu heeft de regering of een vertegenwoordiger van de regering met de werkgever contouren afgesproken. In de woorden van de Minister: er zijn richtlijnen bepaald, er is gezegd dat er 15% vanaf moet en dat het zo en zo ongeveer zou moeten zijn. Vervolgens gaat de werkgever verder onderhandelen met de werknemer die eerder niet aan tafel heeft gezeten. Dus wat krijg je? Morele chantage! De werkgever gaat natuurlijk zeggen: we moeten die kant wel op, want Den Haag wil het en het is dit of niets, anders staat de toekomst van de onderneming op het spel. Het was toch veel beter geweest om gelijk al de vakbonden aan tafel te hebben om die contouren mede te bepalen. Waarom is dat niet gebeurd?

Minister Hoekstra:

Omdat het kabinet daarin onmogelijk partij kan zijn. Dat is nou juist aan de onderneming en de partijen binnen de onderneming. Laten we toch eens even de tegenovergestelde situatie nemen. Stel nou dat ik terug was gekomen en helemaal niks afgesproken had over de kosten en ook helemaal niks over de pilotsalarissen en de salarissen van het management. Ik weet precies wat de Kamer dan gezegd zou hebben, de heer Alkaya voorop! Die had gezegd: wat een schande, wat een schande dat de Minister dat niet doet, want dan staat hij zeker over drie maanden weer op de stoep om te zeggen dat de kosten toch uit de klauwen zijn gelopen. Dat

is precies de beweegreden van het kabinet geweest om te zeggen: wat is bedrijfseconomisch nou verstandig? Nou, bedrijfseconomisch is verstandig om daar bij een onderneming die al niet de beste kostenbasis had in Europa, echt mee aan de slag te gaan, zeker in het licht van corona. Dat is één.

En twee. Ik vind dit wel redelijk. Ik had gedacht dat de heer Alkaya daar ook een positievere appreciatie over zou kunnen geven. Van de salarissen die minder royaal zijn, de salarissen die onder modaal liggen, zeggen we: wij vinden dat je daar anders mee moet omgaan dan met de salarissen van drie ton. Ik heb net het voorbeeld van de CEO gegeven. Hij levert de helft – bijna de helft of iets meer dan de helft, maar om en nabij de helft – van zijn salaris in. Dat is toch buitengewoon fors. Dan kan de heer Alkaya zeggen: maar het is ook een fors salaris. Dat is waar, maar het is geen kinderachtig offer.

De heer **Alkaya** (SP):

Mijn pleidooi richting de Minister is ook niet om de afspraken terug te trekken of iets dergelijks. Ik vraag me af waarom hij de vakbonden niet heeft betrokken bij het maken van die afspraken. Waarom heeft hij de vakbonden niet al betrokken bij de contouren die hij heeft afgesproken en waar ik me iets bij kan voorstellen? Want dan had je waarschijnlijk een ander beeld gehad. Dan had je misschien het beeld gehad dat ik ook bij sommige partijen hoorde: misschien tot anderhalf keer modaal geen salaris inleveren en misschien ook meer naar natuurlijk verloop kijken en dus geen gedwongen ontslagen. Mijn vraag aan de Minister is dus niet waarom hij de dingen heeft gedaan die hij nu heeft afgesproken. Mijn vraag is: waarom zaten die vakbonden niet aan tafel?

Minister **Hoekstra**:

Daar heb ik net antwoord op gegeven. Ik verwijs naar mijn vorige antwoord.

De heer **Alkaya** (SP):

Als de Minister daar al een antwoord op heeft gegeven, was dat zo cryptisch dat het in ieder geval bij mij niet is binnengekomen. En ik vraag me echt af of het überhaupt zo is. Ik constateer dat de Minister inhoudelijk vindt dat de mensen aan de top meer inleveren dan mensen tot modaal. Daar ben ik het mee eens, maar hoe die 15% verder ingevuld zou moeten worden, dat kan alle kanten op. De vakbonden hadden aan tafel kunnen zeggen dat zij alleen akkoord gaan tot anderhalf keer modaal. Dat hebben zij niet kunnen uitspreken, daar gaan zij nu pas over spreken, met de richtlijnen die zij al van het kabinet hebben. Ik constateer alleen maar dat de Minister de vakbonden niet aan tafel heeft uitgenodigd en dat ik vandaag geen antwoord heb gekregen op mijn vraag waarom niet.

Minister **Hoekstra**:

Jawel. Het antwoord was niet cryptisch, maar expliciet. Het is aan het bestuur van de onderneming om te praten met de medezeggenschap en de vakbonden, om daar afspraken over te maken. Voor ons geldt dat wij als kabinet moeten kijken onder welke voorwaarden het verstandig en redelijk is om de onderneming te ondersteunen met belastinggeld, want daar gaat het uiteindelijk om. Vervolgens is het aan de onderneming zelf om een verstandige dialoog, in redelijkheid, te voeren met de medezeggenschap, om te kijken hoe je daar op een goede manier uitkomt. Daarbij hebben we een aantal piketpalen geslagen die wij verstandig vinden. We hebben een piketpaal geslagen over dividend, over bonussen, over modale salarissen en we hebben ook aangegeven dat het echt aan de onderneming is om te kijken hoe je dat vervolgens toepast; dat was het antwoord richting de heer Van der Linde. Hoe ga je om met secundaire versus primaire arbeidsvoorwaarden? Ik denk dat dat verstandig is. Er is

ook ruimte voor de onderneming om met de verschillende vakbonden daarover in gesprek te gaan.

De voorzitter:

Nog een keer de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Wat de Minister dan als antwoord heeft gegeven, was zo dun dat ik het blijkbaar over het hoofd heb gezien. De Minister zegt: dat is niet aan ons, dat is het gesprek tussen de werknemer en de werkgever over de arbeidsvoorwaarden. Het punt is nou juist dat er al piketpalen zijn geslagen. Dat geeft de Minister zojuist zelf toe. Hij begeeft zich al op dat terrein, met tot nu toe als gesprekspartner alleen maar de werkgever. Dan moeten we ook niet verbaasd zijn over het akkoord dat er nu ligt en dat de werknemers en de vakbonden daar boos om zijn. Dat is heel logisch.

Minister Hoekstra:

Het is goed om te horen dat de heer Alkaya zich de onvrede van de pilotenvakbond aantrekt, maar ik blijf dit redelijk vinden, gezien de politieke opvatting van het kabinet. Mijn herinnering is echt dat daar een brede Kamermeerderheid achter stond. De opvatting van het kabinet is dat je een modaal salaris in zo'n situatie anders dient te behandelen dan een salaris van boven de 3 ton. Dat vervolgens vakbonden specifiek voor de belangen van hun eigen groep opkomen, zo hoort het ook, of dat nou het grondpersoneel is, het cabinepersoneel of de piloten, dat begrijp ik volkomen. Maar dat is dan aan de ondernemer.

De voorzitter:

De heer Alkaya, voor de vijfde keer inmiddels.

De heer Alkaya (SP):

Voor de vijfde keer, voorzitter, want dit is echt een belangrijk punt. Als de Minister hier een retorisch trucje gebruikt, dan is dat tot daaraan toe, maar als hij echt denkt dat de pijnpunten alleen maar bij de piloten zitten, dan hebben we hier echt een probleem. Ik heb met heel veel mensen gesproken, de afgelopen tijd, ook met andere vakbonden, buiten de pilotenvakbond, kan ik de Minister verzekeren. Ze voelen zich allemaal gepasseerd. Als het al zo zou zijn dat het alleen bij de piloten zou liggen, dan vind ik alsnog dat de medewerkers bij zo'n belangrijke beslissing instemming moeten geven over de toekomst van het bedrijf. Dat is hierbij niet gebeurd. Zoals ik al in eerste termijn aangaf, reken ik het kabinet dat aan.

Minister Hoekstra:

Voorzitter. Ik was bij een vraag van Snels en Sloopweg. Volgens mij had ik die beantwoord. Die was: behandelen we verschillende groepen op een verschillende manier? Dat is dus wat we doen.

Ik heb de vraag van de heer Van der Linde over de salarissen ook beantwoord. De motie van de heer Van Dijk komt in een ander blok.

De heer Van der Linde vroeg welke kosten beïnvloedbaar zijn. Ik denk dat de heren Sneller en Bruins daar ook naar vroegen. Je moet onderscheid maken tussen verschillende kostencategorieën. Een belangrijke kostencomponent voor een luchtvaartmaatschappij is het personeel. We hebben dat vaker met elkaar besproken. Die valt uiteen in grond, cabine, piloten en management. Daarnaast heb je de kosten van de infrastructuur, dus de vliegtuigen. Daar kan je meestal op hele korte termijn niet zo veel mee. En de kosten van de kerosine; daar kan je meestal op korte termijn ook niet zo heel veel mee, ervan uitgaande dat je net zo veel blijft vliegen als je van plan was. Je kan hoogstens op het moment dat je nieuwere vliegtuigen koopt, erop rekenen dat je kerosinekosten naar beneden gaan, want

oudere vliegtuigen zijn gewoon minder zuinig dan nieuwere. En dan heb je nog een aantal niet-beïnvloedbare kosten, zoals landingsrechten en overvlieg rechten. Die zijn relatief klein, maar daar valt ook relatief weinig uit te halen. Als je dat totaal neemt, kom je onvermijdelijk ook op alles wat met personeel te maken heeft.

Dat laat onverlet dat er een afspraak ligt – ik ben het zeer eens met de Kamerleden Snels en Nijboer die daarnaar verwezen – over hoe je omgaat met de ketenpartners. Dat maakt hier ook onderdeel van uit. Tegelijkertijd is in de dialoog met de onderneming gezegd: geef ons nou de tijd voor een plan, wij willen met die partners in gesprek. Er zitten ook verschillende partners in hele verschillende posities. Sommige van die partners verkeren ook niet automatisch in een makkelijke situatie. Of je alles zomaar kan afwentelen, is echt nog de vraag. Maar dit is de opdracht die bij de onderneming ligt, voor de komende maanden.

Dan vroeg de heer Slootweg nog of het werknemersoffer een risico is voor de toetsing. Ik kan alleen maar zeggen dat de informele gesprekken die wij hebben gevoerd, hebben gemaakt dat wij naar de Kamer en naar buiten durfden. Je krijgt geen garantie aan de voorkant maar het is wel zeer aannemelijk dat de Commissie daar ook een akkoord voor verstrekt, hoop ik, laat ik het zo formuleren. Hoe het werkt is dat je eerst het voortraject hebt, dan heb je de indruk dat het goed komt en dan stuur je de boel formeel op en dan krijg je later een formele notificatie. Ik meen dat die ook in één keer, pats boem, op de website van de Commissie wordt gepubliceerd. Daar wordt niet meer over overlegd.

De voorzitter:

Eerst de heer Slootweg, dan de heer Van der Linde, dan de heer Snels. Gaat uw gang.

De heer Slootweg (CDA):

Even kort over wat er aan piketpaaltjes is. Ik ben blij te horen dat de vakbonden de ruimte krijgen om de invulling te geven. Een lastig issue is wel dat als er ILO-conventies worden doorbroken, de Europese Commissie daar misschien een blokkade op zou geven. Mijn vervolgvraag is of ik dat groot maak en of er ook nog andere aspecten zijn waar volgens de Minister wel een risico is.

Minister Hoekstra:

Ik weet niet of ik nog veel toe te voegen heb aan het antwoord dat ik net gegeven heb. Ik ben even op zoek naar waar de heer Slootweg naar op zoek is.

De heer Slootweg (CDA):

Dat is misschien verstandig. Bij de onderhandelingen over de salarissen zit het heel erg op arbeidsrechten. Ik kan mij voorstellen dat de Europese Commissie daar ook een zaak van zou kunnen maken. De Minister heeft omstandig uitgelegd dat we daar een goed gevoel over hebben. Ik begrijp dat er op een gegeven moment groen licht wordt gegeven. Zijn er nog andere zaken die een risico kunnen opleveren voor die goedkeuring van de Europese Commissie?

Minister Hoekstra:

Die indicatie hebben we niet, want dan hadden we dat graag aan de voorkant gerepareerd. Dat geldt voor de discussie over loon en over kostenreductie. Dat geldt ook voor de andere elementen, zoals duurzaamheid. Bij alle afspraken die wij gemaakt hebben, hebben wij geen reden om te veronderstellen dat de Commissie het daar niet mee eens is. Maar je zit ergens tussen een positief gesprek en de interpretatie van dat positieve gesprek en het formeel indienen van je examen en dan moet het nog een keer worden nagekeken. Zo is het ongeveer.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Dank voor de toelichting op beïnvloedbare kosten. Mijn concrete vraag is hoeveel procent van de totale kosten beïnvloedbaar is.

Minister **Hoekstra**:

Dat zou ik echt moeten checken, dat weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Kunt u daar in tweede termijn op terugkomen? Is het in de orde van grootte van 30% of 60%?

Minister **Hoekstra**:

Ik moet dat checken, maar ik kan nu alvast zeggen dat op termijn bijna alle kosten beïnvloedbaar zijn. De vraag is ook of het beïnvloedbaar is op de termijn van een jaar of op hele lange termijn. Ik wil daar best naar kijken, maar het zou weleens minder absoluut kunnen zijn dan de heer Van der Linde zou hopen, denk aan de discussie over vliegtuigen. Als je op een gegeven moment afscheid neemt van de helft van je vloot en er komen zuinige vliegtuigen voor terug, dan betekent dat niet alleen wat voor de leasebudgetten maar ook voor de kerosineprijs. Dat is typisch iets waar men ook naar kijkt.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Ja, maar de achtergrond van de Minister kennende: je geeft 15% mee als target. Dat doe je om later te kunnen terugrekenen. Vandaar dat ik die vraag stelde.

Minister **Hoekstra**:

Ik zal er even naar kijken en in tweede termijn op terugkomen. Als dat onvoldoende precies is, doe ik het nog via een brief.

De **voorzitter**:

Ik had de heer Snels ook het woord beloofd.

De heer **Snels** (GroenLinks):

De motie over de bail-in in het vorige debat was ook belangrijk voor mijn fractie. Ik begrijp dat de Minister KLM de opdracht heeft gegeven om de kosten bij de ketenpartners terug te dringen. Mijn zorg is, en daar ging mijn vraag ook over: stel dat het niet zo lukt als gewenst zou zijn – de Minister heeft een aantal mitsen en maren omdat het ook ingewikkeld wordt – betekent dat dan dat er nog meer lasten en nog meer druk op het personeel komt, omdat die kostenreductie uiteindelijk wel gehaald moet worden?

Minister **Hoekstra**:

Laat ik dat koppelen aan de vraag van de heer Van der Linde, want hierin ligt ook een als-dan besloten. Wat is het doel hiervan? Het doel is om ervoor te zorgen dat de onderneming daadwerkelijk met de kosten aan de gang gaat. Waarom? Niet omdat wij zo graag willen snijden, integendeel, maar omdat wij willen dat de onderneming een toekomst heeft. Die toekomst zal de onderneming moeten vormgeven in een buitengewoon lastig financieel-economisch klimaat. Dat is de hele logica. Daarom zitten wij hier nu al een aantal uur te praten over de salarissen en de andere componenten. Los van dat er verschillende opvattingen in de Kamer leven over wat voor salarissen er in de private sector verdiend zouden mogen worden, hadden we deze discussie niet gehad als het niet zou gaan om belastinggeld dat we in een onderneming stoppen die zelf in heel zwaar weer verkeert.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dat begrijp ik allemaal, maar de Minister is vrij stellig als het gaat om wat er moet gebeuren bij de personeelskosten, terwijl er heel veel zorgen zijn bij het personeel zelf en de vertegenwoordiging daarvan, maar hij is veel minder stellig over de bail-in. Dan zijn er allerlei mitsen en maren. Dan zou het weleens kunnen dat het moeilijk is om dat te realiseren. Dat betekent dat de druk op het personeel nog groter wordt. Dat zou ik een hele slechte uitkomst vinden. Ik vind het prima als de Minister daar in tweede termijn op terugkomt, maar dat is mijn zorg: over die koppeling tussen bail-in en de druk op het personeel.

Minister Hoekstra:

Ik kan er misschien iets meer over zeggen, maar ook niet zo heel veel meer, omdat bij het punt van de ketenpartners de onderneming heeft gezegd er serieus naar te gaan kijken. De onderneming heeft natuurlijk zelf ook een incentive om een deel van de ellende juist bij de ketenpartners neer te leggen. Ik heb ook geen enkele aanvechting om te denken dat wij met een kluitje in het riet worden gestuurd. Het is voor een onderneming aan de orde van de dag, dat is wat bedrijven vaak doen, kijken of je een deel van je problematiek elders in de keten kan neerleggen. Dat zal de onderneming echt willen doen, maar er is ook aan ons gevraagd om daar tijd en ruimte voor te geven. Dat vind ik tegelijkertijd ook weer fair. De onderneming heeft zelf gezegd: geef ons de tijd en de ruimte om afspraken te maken met de medezeggenschap, laat ons nou gaan over de invulling ervan. Dat vond ik ook verstandig.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Over dat laatste. De onderhandelpositie van de maatschappij is richting de ketenpartners wel verslechterd nu de Minister zo ruimhartig leningen en garanties heeft aangeboden. Daarom vroeg ik in mijn bijdrage of er nog voorwaarden kunnen worden meegegeven voor de onderhandelingen die met de ketenpartners moeten plaatsvinden, zoals dat zij ook daadwerkelijk gaan meebetalen. De heer Sneller merkte op dat het herstructureringsplan er nog niet hoeft te zijn wanneer die 1 miljard nodig is. Ik zie dat daar een verbinding kan worden gemaakt.

Minister Hoekstra:

Ja. We hebben alleen gemeend dat dat niet verstandig is, in de gesprekken die we gevoerd hebben met de banken, de onderneming en alle betrokken partijen, kijkend naar hoe de kaarten liggen. Je had ook kunnen zeggen dat we überhaupt niks gaan doen, totdat we dit allemaal hebben uitgediscussieerd. Dat had gekund. Dan laat je de onderneming nog veel langer bungelen.

Wij hebben gemeend dat wij aan de ene kant geen eigenaar willen worden van haast in zo'n onderhandeling, maar aan de andere kant de onderneming ook een zekere mate van zekerheid bieden. Daarom hebben wij gemeend dat het verstandig is om dit af te ronden voor het zomerreces. Nogmaals, het is een traject met een groot aantal banken, meer dan er op de vingers van twee handen te tellen zijn. Het bestuur van KLM heeft zelf natuurlijk meegekeken. Dat is in dialoog gegaan met de Franse staat, dat is ook volstrekt logisch. Dan komt de Commissie nog een keer langs. Dat is een behoorlijk complex speelveld. Dan probeer je zo goed en zo kwaad als het kan te kijken wat redelijk is, in tempo, in concreetheid. Ik onderstreep het onderwerp, maar je moet op een gegeven moment ook kijken hoe je de onderneming tegemoetkomt in dingen die redelijk lijken en klinken, ook weer getoetst door adviseurs.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Die volgordelijkheid snap ik, maar is er nog een drukmiddel voor de KLM richting de ketenpartners? Of zien de ketenpartners: ach, die maatschappij wordt toch wel gered? Wat voor drukmiddel is er nog over?

Minister Hoekstra:

Je zou kunnen zeggen dat dat dilemma altijd speelt op het moment dat partijen denken dat de overheid toch wel zal instappen. Dat geldt niet alleen voor ketenpartners. Het is iets anders als je het als onderneming helemaal zelf moet rooien of met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid ervan uit mag gaan, ook luisterend naar de Kamerdebatten hier, waar nog steeds een hele ruime meerderheid is geweest voor wel wat doen...

Het heeft potentieel repercussies, ja, maar tegelijkertijd hebben we niet de eigenaar van haast willen zijn en hebben we tijd uitgetrokken voor die discussies met de banken. We kunnen ons allemaal voorstellen dat zij wellicht ook de behoefte hebben gevoeld om een groter deel van de rekening bij de overheid neer te leggen, maar wij hebben daarvan gedacht: ja, maar daar gaan we toch echt een beetje in delen. We hebben ook de gelegenheid te baat genomen om goede afspraken te maken met de moeder, bijvoorbeeld over de staatsgaranties.

Voorzitter, het zijn nog steeds enorm veel vragen, ook al heb ik alle tijd. Ik hoorde de heer Nijboer offline zeggen dat hij graag om 22.30 uur klaar wil zijn. Ik benadruk dat ik nog steeds bij het eerste blok ben van de drie.

De heer Nijboer (PvdA):

Dit is wel een groot punt, want het gaat over groot geld, vele miljarden, voor kerosine- en leasecontracten. Niemand in de Tweede Kamer heeft zin om belastinggeld in KLM te steken en vervolgens te zien dat die partijen de dans ontspringen, maar ik zal voor mezelf of voor de Partij van de Arbeid spreken. Ik had liefst één totaalpakket gehad, waarbij duidelijk was dat zij aan de lat stonden. Maar de inhoud is natuurlijk leidend. We weten allemaal dat er nog een storting van aandelenkapitaal zal zijn. Als het dan wordt geregeld, dan kan het dan. Een oplossing dat die partijen uiteindelijk contracten van vele miljarden zien uitgevoerd en wij en de belastingbetaler nu al 3,4 miljard garantstelling en lening moeten doen en straks nog een kapitaalstorting, dat lijkt me ondenkbaar. Is de Minister dat met mij eens?

Minister Hoekstra:

Ik vind het zo ingewikkeld om het heel absoluut te maken in termen van ondenkbaar, want dan zou je zeggen: als we dat niet geregeld krijgen, dan gaan we het niet doen. Dat is de ultieme consequentie van ondenkbaar. Dat vind ik ook nogal een flinke consequentie. Daar zou ik niet onmiddellijk toe willen overstappen. Dat is eigenlijk dezelfde consequentie als van een van de moties, die luidde: als die bonus in Frankrijk niet van tafel gaat, dan gaan we nooit kapitaal erin steken. Geen misverstand over wat de Kamer en het kabinet vinden van bonussen, maar die vond ik ook weer zo absoluut gesteld, in een tak van sport waar je zo weinig invloed op hebt. Dat kan, maar dan loop je een aanmerkelijke kans om dan niks te kunnen doen.

Ik ben het zeer met de heer Nijboer eens dat het van groot belang is. Laat ik nog even checken wat ik er in tweede termijn wellicht aan kan toevoegen. Ik ben het ook met hem eens dat in het hypothetische geval dat het minder zou vloten op dit onderdeel tussen de onderneming en de ketenpartners, er nog een tweede helft is, in voetbaltermen, als het gaat om kapitaal. Dat ben ik zeer met hem eens. Ik zal in tweede termijn kijken of ik er nog iets uit kan peuren.

De heer Nijboer (PvdA):

Ja, want andersom is natuurlijk ook waar. Er zitten de duurste juristen op. We hebben met Shell in Groningen gezien hoe keihard die zijn in onderhandelen. Als ze weten dat het uiteindelijk voor het kabinet niet dwingend genoeg is om niet akkoord te gaan, want KLM mag nooit failliet, dan zullen ze hun poot stijf houden en alles willen uitpenden. Ik

snap dat de Minister hier niet zegt dat KLM anders maar failliet gaat, maar het is ook goed dat hij van een meerderheid van de Kamer, denk ik, of in ieder geval van de PvdA begrijpt, dat wij dat niet willen meemaken.

Minister Hoekstra:

Zeker. Ik heb meerdere keren gezegd, ook op aandring, minder van de Kamer dan van de journalistiek, dat je in zo'n traject niet eigenaar moet worden van haast. Dat kwam ook omdat we met een heel groot scala aan banken te maken hadden. Ik begrijp dat een bankier denkt: hoe verklein ik mijn risico's zo veel mogelijk en leg ik die zo veel mogelijk bij iemand anders, bij de onderneming of bij de overheid? We hebben ook te maken met andere partijen die zeggen: oké, dat is allemaal uitstekend, maar wat kan de Staat voor zijn kap nemen?

Het dilemma wat de heer Nijboer schetst, is vaak een klassiek dilemma voor de overheid; als je publiekelijk zelf, of door de Kamer gemotiveerd, jezelf committeert om een bepaalde richting in te slaan, dan doet dat soms iets met je onderhandelingspositie. Dat is ook een van de redenen dat we eerder hebben gekozen voor een aantal vertrouwelijke gesprekken over dit onderwerp, zodat we de Kamer wel konden informeren, maar niet al onze kaarten op tafel hoefden te leggen.

De voorzitter:

Zullen we de Minister eerst blok 1 laten afmaken voordat we interrupties doen? Hij hintte daar al een beetje op.

Minister Hoekstra:

Nee, voorzitter, ik ben...

De voorzitter:

... als was in uw handen, wilde u zeggen.

Minister Hoekstra:

Ook dat. Er zijn een heleboel dingen die we wel gedaan hebben.

Er waren nog een paar vragen over de zogenaamde state agent. De heer Alkaya vroeg nog of de state agent uitsluit dat we worden overstemd.

Voor de goede orde, de steun is bedoeld voor KLM, die lening wordt direct aan KLM verstrekt. Die state agent is om toezicht te houden. Dat is ook verstandig, denk ik. De afspraken die we gemaakt hebben, zijn niet afhankelijk van hoe goed of slecht die state agent het doet. Die moet je lezen als een contract. Dat is een set van afspraken die geaccordeerd is door de board van het bestuur van KLM en van Air France-KLM. Zo hebben we dat vormgegeven.

De heer Graus verzocht nog om een toezegging dat de meerderheid van de raad van commissarissen Nederlands moet worden. Ik denk dat hij bedoelt van KLM en niet van Air France-KLM. Dat ligt niet voor de hand om te vragen. Dat is ook niet hoe de structuur in elkaar steekt, gegeven dat KLM een dochter is van Air France-KLM. We zijn natuurlijk op beide niveaus vertegenwoordigd.

Dan kom ik bij een heleboel dingen die ik gehad heb. Bruins vroeg nog of topmanagement hetzelfde wordt behandeld. Ik heb naar het salaris van de bestuursvoorzitter verwezen, die nog veel meer doet dan die 20%.

En dan zijn we bij blok 2, het huwelijk.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden. We hebben tot 23.00 uur voor dit wetgevings-overleg. Ik zie iedereen rustig erbij zitten alsof zij zeggen: een wetgevings-overleg heeft eigenlijk een onbepaalde spreektijd, laten we dat doen. Klopt dat? Ja. Mijn eerste afspraak morgenochtend is ook weer met deze commissie, dus dat kan wel. Ik zag als eerste de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Op dat laatste punt. Dat was een snel antwoord op een belangrijke vraag. De Minister heeft inderdaad gezegd dat de salarissen tot 50% minder worden aan de top, maar hij had het niet over de bonussen. Ik zei dat de bonussen wel kunnen worden opgeschort, maar na verloop van tijd alsnog kunnen worden uitbetaald. Dat zou natuurlijk heel erg zuur zijn, gezien het feit dat de bonussen soms groter zijn dan het salaris.

Minister **Hoekstra**:

Daarom noemde ik precies dat voorbeeld. Dat kan iedereen ook teruglezen in de jaarverslagen. Het salaris van de bestuursvoorzitter van KLM bestaat voor een heel groot gedeelte uit verschillende bonuscomponenten. Omdat de overheid oplegt dat we bonussen niet logisch en verstandig vinden tijdens deze reddingsoperatie heeft dat hele forse repercussies voor het salaris, het totale pakket, dat de bestuursvoorzitter ontvangt. Dat komt echt in de buurt van 50%. Nogmaals, veel politieke partijen en veel Nederlanders zullen zeggen: dan blijft er nog steeds een heel fors salaris over. Ik ben het eens met degenen die dat zeggen. Maar als je van de ene op de andere dag ongeveer 50% van je salaris achterlaat, dan moet je ook erkennen dat dat een fors loonoffer is. Dus geen bonussen. En nee, we gaan natuurlijk niet nu die bonus inhouden en die dan over vijf jaar alsnog uitbetalen.

De heer **Sneller** (D66):

Ik dacht dat het bij de state agent zou komen, maar ik had gevraagd naar het escalatiemechanisme dat daarbij is ingevoerd. De Rekenkamer schrijft aan ons: «Na het debacle van RSV leek het voor de hand liggen dat het toezicht in het vervolg beter zou zijn. Tien jaar later bleek echter dat de achtereenvolgende Ministers van Economische Zaken ook Fokker niet erg strak aan de voorwaarden voor steunverlening hadden gehouden. Het is belangrijk om dit toezicht van meet af aan goed in te richten.» De Minister heeft dat volgens mij geprobeerd met die state agent. Ik wil graag weten hoe wij dat de komende jaren vanuit de Kamer kunnen controleren, gezien een aantal voorwaarden die tot 2030 doorlopen.

Minister **Hoekstra**:

De wereld is echt fundamenteel veranderd. Als je ziet op welk detailniveau wij dit bespreken en je dat vergelijkt met het debacle van RSV... Google dat maar eens. Als je kijkt naar op wat voor detailniveau wij dit bespreken en hoe dat destijds is gegaan, dan is dat onvergelijkbaar. Je kunt je bijna afvragen of dit detailniveau nodig is, maar in ieder geval vind ik het zelf terecht dat de pendule nu meer aan deze kant hangt. Ik zou de Kamer graag toezeggen dat we de Kamer op al deze onderdelen van informatie blijven voorzien. Die state agent is overigens niet degene die nu gaat zorgen voor het voorkomen van een volgende RSV-affaire. Dat is wat mij betreft de hele combinatie van transparantie, vertrouwelijke briefings, een gedetailleerde Kamerbrief, de gedetailleerde afspraken die gemaakt zijn en de state agent die daar toezicht op houdt. Overigens zal er ook gewoon rapportage moeten plaatsvinden in de jaarverslagen.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Ik heb ook nog een vraag die volgens mij in blok 1 thuishoort, over belastingontwijking door piloten. De algemene lijn van het kabinet is dat er geen steunmaatregelen aan individuele bedrijven worden gegeven als er sprake is van belastingontwijking, tenzij die ongedaan wordt gemaakt. De zin in de brief is: «Er wordt gekeken in hoeverre zij deze kan beperken.» Is dit nou een serieuze aanpak of is dit zomaar een zinnetje?

Minister **Hoekstra**:

Natuurlijk is het dat eerste, omdat de Staatssecretaris van Financiën ook niet... Nee, ik moet zeggen: omdat we dat in dit kader ook logisch vinden. Stel dat we dit allemaal al aan de voorkant hadden geregeld. Dan had ik nog meer op de stoel... De heer Alkaya was net al meer dan voorzichtig kritisch over wat er vanuit het ministerie wel en niet zou moeten worden opgelegd. Wij hebben dit natuurlijk indringend besproken met de onderneming; laat daar geen misverstand over bestaan. Maar je hebt ook meteen te maken met wat arbeidsrechtelijk wel en niet kan. Ik begrijp best dat een onderneming zegt: dat is een begrijpelijke wens van de politiek, maar ik heb ook bepaalde dingen in het arbeidsrecht te respecteren. Is dat op korte termijn op te lossen? Betekent dat wat voor je toekomstige aannamebeleid? Kan je met mensen in zo'n soort situatie in gesprek gaan? Dat zijn allemaal smaken die je je kan voorstellen. Maar ik snap heel goed dat een onderneming die hier indringend op wordt aangesproken door ambtenaren van het Ministerie van Financiën, zegt: dat is op zichzelf een begrijpelijke wens, maar dat hebben we niet van gisteren op vandaag geregeld. Zo ligt het ongeveer. Ik wil – en dat zal de heer Snels hopelijk herkennen – ook niet overbeloven door te zeggen dat dat per definitie gaat lukken. Je hebt het arbeidsrecht ook te respecteren. Wringt dat straks wellicht? Dat moeten we met elkaar ontdekken.

De voorzitter:

De heer Nijboer nog, ook over blok 1.

De heer Nijboer (PvdA):

Ja, ik kom nog even terug op de arbeidscontracten. Ik heb in mijn inbreng ook gewezen op het risico dat vaste contracten worden vervangen door flexibele contracten met slechtere arbeidsvoorwaarden. Dat zou ik echt heel ongewenst vinden, omdat daar al zo veel discussie over is.

Minister Hoekstra:

Ja, dat begrijp ik zeer. Tegelijkertijd moet je dit ook zien in de context waarin we dit gesprek met de onderneming gevoerd hebben. Daarbij hebben we juist erop aangedrongen om op een redelijke, eerlijke manier om te gaan met mensen met minder brede schouders. Maar helemaal naar de andere kant gaan hangen en zeggen dat dit tot geen enkel ontslag mag leiden of dat het nooit tot verlies van flexibele banen mag leiden, kan ook weer niet. Ik vind dat daar een opdracht voor de onderneming ligt om dit in redelijkheid te doen. De piketpaal die wij heel bewust hebben willen slaan, is dat we geen forse salarisoffers gaan vragen van mensen die misschien € 25.000 verdienen. Dat vind ik gewoon redelijk.

De heer Nijboer (PvdA):

Als ik de brief goed lees, zegt het kabinet dat er tot modaal geen offer wordt gevraagd. Vanaf modaal loopt het op tot 20% bij drie keer modaal. Dat staat in die brief. Tegelijkertijd ben ik het met de heer Stoffer en de heer Slootweg eens – volgens mij heeft de Minister ook wel die ruimte geboden – dat vakbonden daarin ook nog zeggenschap hebben, bijvoorbeeld om dat wat hoger te leggen, wat helemaal niet zo onredelijk klinkt. Maar dat is aan sociale partners. Heb ik nou goed begrepen dat mensen die tot modaal zitten, niet de rekening gepresenteerd krijgen?

Minister Hoekstra:

Dat klopt.

De heer Nijboer (PvdA):

En de vakbonden hebben daarnaast nog ruimte om daar in overleg met de onderneming afspraken over te maken?

Minister Hoekstra:

Zeker. Soms zijn secundaire arbeidsvoorwaarden wel degelijk heel kostbaar. Het is logisch dat je dan met elkaar in gesprek gaat over de vraag hoe je het doet. En hoe doe je het in redelijkheid? Hoe maak je een onderscheid? We weten allemaal uit de krant dat er ook grote verschillen zijn tussen piloten onderling. Je kan zeggen dat dat te maken heeft met dienstjaren en ervaring en dat het logisch is dat daar een verschil tussen is, maar er is toch een fors verschil tussen het salaris dat een zeer ervaren piloot verdient – overigens ook het salaris dat hij verdiende toen hij een stuk minder ervaren was – en het type contracten waarop mensen vandaag de dag worden aangenomen. Maar ik vind dat het niet aan ons als leden van het kabinet is om het op dat detailniveau voor te schrijven. Dat is gewoon aan de onderneming. We hebben ook aan het salaris van de bestuursvoorzitter gezien dat 20% niet het maximum is, want daar gaat het echt om 50%.

De voorzitter:

Blok 2.

Minister Hoekstra:

Blok 2. U dacht dat het nooit zou gebeuren, voorzitter, maar daar is het.

De voorzitter:

Door die coronacrisis is er zo weinig vergaderd dat iedereen weer lekker wil praten! En het is natuurlijk een belangrijk onderwerp.

Minister Hoekstra:

Het is een gemiste kans dat deze commissie alle interrupties bij mij neerlegt. Mevrouw Van Nieuwenhuizen had er zo naar uitgekeken! Ik moet wel zeggen dat 80% van de vragen in het eerste blok zat, voorzitter, dus het kan nu sneller. Dat hoopte u vast ook al.

Een aantal dingen over het huwelijk. In antwoord op de heer Graus wil ik toch even terug naar de situatie in 2003. In 2003 was KLM een verliesgevend bedrijf dat op zoek was naar een partner en die moeilijk kon vinden. Vervolgens is KLM samengegaan met Air France en heeft zonder meer de vruchten geplukt van dat huwelijk, want hierdoor heeft de hele onderneming, maar zeker ook het Nederlandse deel, aanzienlijke stappen vooruit gezet. Het Nederlandse deel is hard gegroeid, harder dan het Franse zusterbedrijf of moederbedrijf, net hoe je het wilt noemen. Het is ook het winstgevendere deel van de onderneming geworden. Dat erkent de heer Graus ook, want met name de afgelopen paar jaar was KLM veel winstgevender dan Air France.

Die combinatie is wel heel logisch. Dat is het tweede wat ik erover zou willen zeggen. Er zit gewoon synergie tussen deze twee onderdelen. Aan de ene kant heb je het Nederlandse deel, dat zeer verbonden is met Azië en met de Verenigde Staten en dat een unieke hubfunctie heeft. Aan de andere kant heb je het Franse deel van de onderneming, met een heel grote thuismarkt en een directe link, met name met francofoon Afrika, maar ook met andere plekken in de wereld. Alle experts die wij hebben gesproken zeggen: die synergie is er evident.

Waar brengt dat je? Dat brengt je tot de conclusie dat er op zichzelf veel te zeggen is voor dit type huwelijk. Tegelijkertijd moet je ook constateren dat er wel substantieel werk aan de winkel is binnen dit huwelijk. Daar moeten we ook gewoon eerlijk over zijn. Er is gewoon substantieel werk aan de winkel om de onderneming beter te laten functioneren, zowel aan Nederlandse als aan Franse kant. In de allereerste plaats geldt dat gewoon in bedrijfseconomisch opzicht. Eerlijk is eerlijk, de zorgen die ik heb over het Franse deel van de onderneming, zijn groter dan mijn zorgen over het Nederlandse deel van de onderneming, maar ik heb ze ook over het Nederlandse onderdeel. Zie alles wat ik net over de kosten heb gezegd. Economisch is er dus veel werk aan de winkel. Daarnaast hebben wij

samen echt goed contact met onze Franse collega's. Maar vanwege cultuurverschillen, soms vanwege de afstand en vanwege verschillende percepties op het verleden gaat alles binnen de onderneming niet altijd zonder slag of stoot. Daar ligt ook nog wel een opdracht. Maar ik blijf zeggen dat de beste kaart die we met elkaar hebben, het verbeteren van het huwelijk is.

Kan je daarnaast ook over andere zaken nadenken, zoals een lossere vorm binnen het huwelijk of een latrelatie? Mogelijk. Dan zou je moeten uitwerken hoe dat eruitziet. Moet je dan nu al aangeven dat je in alle gevallen nooit uitkomt op de motie van de heer Van Dijk, namelijk een uit elkaar gaan? Nee, ik denk niet dat je dat in alle gevallen altijd moet uitsluiten. Het kabinet zal de motie ook uitvoeren, maar ik wil wel aangeven dat die optie niet het meest voor de hand ligt en dat die ook synergieverniëgend zal zijn. Veel experts zeggen dat die beide ondernemingen samen iets hebben wat ze meer maakt dan één plus één. Dat verlies je dan, nog afgezien van de vraag wat KLM dan zou moeten in een luchtvaartindustrie met smalle marges, waarin consolidatie ook na corona toch wel heel erg logisch lijkt. De heer Van der Linde vroeg nog of we zicht hebben op wat er in het Franse deel gebeurt.

De voorzitter:

We laten de Minister blok 2, over het huwelijk, even afmaken. De vragen doen we daarna.

Minister Hoekstra:

De heer Van der Linde vroeg nog wat er in het Franse deel gebeurt, ook ten aanzien van de salarissen. Ik ben niet zonder zorgen over de onderneming als geheel. Laat ik daar eerlijk over zijn. Dat is ook de reden geweest om hierover expliciet met de onderneming in gesprek te gaan. Ik zou ook graag zien dat men de plannen voor de hele onderneming verder concretiseert. Tegelijkertijd vind ik dat dat ons niet mag ontslaan van de opdracht om het zelf concreet te maken, maar er is hier gewoon werk aan de winkel. Dat hebben mevrouw Van Nieuwenhuizen en ik ook met de onderneming besproken. Daar is gewoon werk.

Dan vroeg de heer Van der Linde nog naar de governance. Over de state agents hebben we het al gehad, maar in de governance discussie zijn de staatsgaranties natuurlijk ontzettend belangrijk. Dat was überhaupt ooit de reden voor die aandelenaankoop.

De heer Alkaya vroeg nog of het klopt dat Air France niet te maken krijgt met gedwongen ontslagen. Ook daar wordt een reorganisatie verwacht. Mijn begrip is dat ook daar niet is uitgesloten dat er gedwongen ontslagen vallen. Alleen zal men dat ook daar proberen te vermijden waar dat kan. De heer Nijboer vroeg of er niet te veel focus ligt op het Nederlandse en het Franse belang. Ik denk dat ik dat al heb benoemd. Voor een deel kruipt het bloed ook bij de onderneming waar het niet gaan kan, maar wij hebben heel bewust met onze Franse collega's gesproken over de vraag hoe je het werkbaar maakt. We zijn zeer geëngageerd om de twee doelstellingen die we een jaar geleden met elkaar geformuleerd hebben, ook in deze discussie weer echt invulling te geven. Dat geldt voor mevrouw Van Nieuwenhuizen en haar collega, maar ook voor Minister Le Maire en mij. Ten eerste willen we ervoor zorgen dat wat we met elkaar afspreken, gewoon recht doet aan de twee staten, die idealiter – ik zeg het nog maar eens – zo veel mogelijk op de achtergrond functioneren. Dat ligt ook in het verlengde van de opmerking van de heer Sneller. Daarnaast bouw je een onderneming die hopelijk kan uitgroeien tot de beste luchtvaartmaatschappij van Europa, maar daarvoor moet nog wel wat gebeuren.

De heer Graus vroeg of we het aandeel in de holding kunnen vergroten. Dat kan zeker, maar het ligt meer voor de hand om dat mogelijk op een later moment nog te doen. Het is natuurlijk ook afhankelijk van die

gesprekken over het huwelijk, want daar zijn we actief mee aan de gang. Die hebben we gevoerd over deze exercitie en die hebben we gevoerd over de staatsgaranties. Maar we hebben ook met elkaar geconstateerd dat nu wel het moment is, als je vindt dat dat huwelijk moet verbeteren. Daar ligt gewoon nog werk, in de eerste plaats voor de onderneming en op de achtergrond voor de beide staten.

De heer Sneller vroeg ook nog naar de balans in de holding qua kostenbasis. Daar heb ik net al wat over gezegd in de richting van de heer Van der Linde.

De heer Stoffer vroeg ook iets wat daarop lijkt: wordt KLM nou niet op achterstand gezet? Ik denk eerlijk gezegd het tegenovergestelde. Ik vind het verstandig dat we bij KLM doen wat nodig is. Daarnaast wil ik graag de hele onderneming aanmoedigen om ook op andere plekken te doen wat nodig is. Dat heb ik natuurlijk ook besproken met de onderneming zelf, maar ook met mijn Franse collega.

De vraag over de motie heb ik ook beantwoord.

De heer Sneller en de heer Nijboer vroegen nog hoe het zit met de verschillende scenario's. Ik heb net geschetst welke drie scenario's al dan niet theoretisch op tafel liggen. Dit is wat ik erover kan zeggen. We zijn hierover in gesprek met de onderneming. Als de Kamer daarover in meer detail zou willen praten, kan dat ook, maar dat leent zich voor het vervolgen van een van de vertrouwelijke briefings die we gehad hebben. Dat wat betreft het huwelijk en het consumeren van het huwelijk.

De voorzitter:

En wat was het volgende blok ook alweer?

Minister Hoekstra:

Overig.

De voorzitter:

Ik kijk even of er over dit blok vragen zijn. Meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Allereerst heb ik alle vertrouwen in deze Minister. Ik vind hem een van de beste Ministers die ik heb meegemaakt in de laatste jaren dat ik hier heb gezeten. Hij heeft ook doorgepakkt met de vergroting van dat aandelenpakket. Maar het gaat mij om het volgende. Ook mijn collega Van Haga begon over 2003, maar dat is nu achter de rug. Ik ben van mening dat het toen andere partners waren. Maar dat doet er nu niet meer toe, want we kunnen niet meer terug naar die tijd. In 2010 hadden we nog dat memorandum of understanding, dat vodge papier. Dat hadden we juridisch kunnen verankeren. Daar hebben we toen in gefaald. Het gaat erom dat wij nu alsnog graag willen dat er keiharde garanties komen, met een juridische verankering, dat er geen overheveling plaatsvindt van de kas, van macht, van mensen en van bedrijfsonderdelen. Dat is vanuit nu gezien een heel belangrijk iets.

Voorts was het niet alleen de motie van Van Dijk. Het was de motie-Van Dijk/Graus, want ik diende die motie al vaker in. Wij willen natuurlijk dat KLM ontvlochten wordt en terug in nationale handen komt. Zover is het helaas nog niet. Dat gaat wel gebeuren, kan ik u garanderen. Maar het gaat nu om dat onderzoek, dat is gesteund door een meerderheid van de Kamer. Daar had ik graag een antwoord op gehad. Wat gaat er gebeuren met die motie? Er moet nu wel onderzoek gedaan worden. Dat hebben wij gevraagd. Wij hebben niet gevraagd om het te doen, maar om te onderzoeken hoe dat het beste kan gebeuren.

Minister Hoekstra:

Dat eerste punt waar de heer Graus aan refereert, betreft de staatsgaranties. Dat is typisch een discussie die primair thuishoort in de

commissie voor lenW. Ik denk dus dat Minister van Nieuwenhuizen daar nog wat over kan zeggen. Maar ik denk dat het een van de grote stukken winst is in dit dossier.

Dan die tweede vraag. Als het kabinet van plan is om een motie niet expliciet uit te voeren, vind ik dat het kabinet daar ook op terug moet komen bij de Kamer. Wij zullen die motie dus uitvoeren. Maar ik heb richting de Kamer wel willen aangeven dat er op het eerste zicht nog flink wat haken en ogen zitten aan wat je aan synergie verliest en wat dat allemaal betekent als je zou overgaan tot het ontbinden van het huwelijk, als je zou zeggen dat het een soort agreed separation wordt. In theorie is dat mogelijk, maar het heeft wel flinke repercussies. Tussen het sterk verbeteren van het huwelijk en het opbreken zit natuurlijk nog de variant waarin je kijkt of er een ander type samenwerkingsverband mogelijk is, of om in de beeldspraak te blijven: een latrelatie. Daar kan je ook voor- en nadelen van detecteren.

Dus ik ga de motie uitvoeren. Het kabinet is in gesprek met de onderneming, juist omdat we allemaal zien dat dit het uur U is voor de sector en ook voor dit bedrijf. Dan ligt het voor de hand om te bekijken hoe je nu verder wilt en hoe je de boel kunt verbeteren. Mijn voorstel zou zijn dat Minister van Nieuwenhuizen en ik hierop terugkomen als we wat verder zijn. Volgens mij wil mevrouw Van Nieuwenhuizen liever dat ik dat in m'n eentje doe, dus ik stel voor dat ik dan terugkom bij de Kamer om het daar weer vertrouwelijk over te hebben.

De voorzitter:

Op welke termijn, is de vraag.

Minister Hoekstra:

Ik zal dezelfde grap niet twee keer maken, maar ik begreep dat sommigen op het punt staan om met vakantie te gaan. Ik dacht niet dat we dat volgende week moesten doen. Ik denk dat het op z'n vroegst na het reces een keer moet. Maar dat hangt ook af van de voortgang. En de complimenten van de heer Graus steek ik natuurlijk driedubbel in mijn zak.

De voorzitter:

Dan zijn we nu bij «overig». Overig, ook belangrijk!

Minister Hoekstra:

Overig is ook belangrijk, jazeker.

De vraag van de heer Van Haga over de bonus heb ik beantwoord richting de heer Bruins.

De vraag van de heer Snels zat in dit blok, maar die heb ik net gedaan, namelijk over de belastingontwijking en piloten. Die hoorde ook eigenlijk logischer bij het vorige onderwerp.

Er was nog een vraag van de heer Graus over het loon van de CEO van de groep en de bonus, en hoe zich dat verhoudt tot het loon van de Nederlandse CEO. Ik denk dat hij ook verwees naar beide salarishuizen. Je moet constateren dat er op dit moment een discrepantie is tussen de beloning bij beide dochters en dat de salarissen in het Franse deel van de onderneming aanmerkelijk hoger liggen. Dat is precies waarom wij tweeën hebben aangegeven dat er, juist als je kijkt naar de kosten, werk aan de winkel is voor de hele onderneming, dus ook aan de Franse kant. Dat is niet alleen om geen kennesinne te krijgen – dat zou ook een nobel doel zijn – maar omdat dat gewoon nodig is om de onderneming te laten overleven in het lastige tijdsgewricht dat voor ons ligt. Ten aanzien van bonussen hebben wij steeds aangegeven dat we vinden dat die in de hele onderneming op dit moment geen pas geven en dat daar geen plaats voor is. Maar onze doorzettingsmacht is in een Nederlandse context natuurlijk anders dan in de context waarin we weliswaar een van de twee grootste aandeelhouders zijn, maar niet de enige. We moeten constateren dat,

geloof ik, 80% van de aandeelhouders heeft ingestemd met de vorige bonus van de CEO.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Toch niet: de heer Van Raan met zijn allerlaatste interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Er zijn wat vragen niet beantwoord.

De voorzitter:

Daarvoor hebben we de tweede termijn, als dat inderdaad het geval is. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te vermelden dat het huwelijk tussen Financiën en lenW uitstekend is. Wij steunen elkaar door dik en dun en we houden elkaar wat dat betreft goed vast.

Om te beginnen nog even over de staatsgaranties. Ik denk dat niet genoeg onderstreept kan worden hoe ontzettend belangrijk die zijn. Ik kan me herinneren dat we daarover in de plenaire zaal debatten hebben gevoerd. Ik kan me ook nog de heer Graus herinneren die destijds zei dat desnoods de Koning of de Koningin er maar naartoe moest, maar dat het moest en zou gebeuren. Ik denk dat we ontzettend blij mogen zijn dat we die negen maanden hebben kunnen verlengen naar vijf jaar. Het betekent dat we daarmee de hubfunctie van Schiphol met KLM als de belangrijkste carrier hebben kunnen verzekeren; dat zeg ik ook in de richting van de heer Graus. Want ik was het destijds helemaal met hem eens dat je, ook al ligt het bedrijfseconomisch niet voor de hand, nooit weet wat er in de toekomst gebeurt. Die periode van negen maanden gaf een wel heel erg ongemakkelijk gevoel, mochten ze bij de holding ooit op het idee komen om toch maar alles naar Parijs te halen, doordat ze in economisch zwaar weer terecht zouden komen of wat dan ook. We hebben met het verstevigen van deze staatsgaranties, dus het verlengen van die opzegtermijn naar vijf jaar, ze natuurlijk ook herbevestigd. Dat geldt ook voor alle andere afspraken uit 2015, zoals de instandhouding van de SAK's, wat natuurlijk vooral van belang is om de verkeersrechten te behouden. We hebben het niet voor eeuwig gekregen, maar van negen maanden naar vijf jaar is wat mij betreft een hele belangrijke mijlpaal waarmee we, denk ik, ontzettend blij mogen zijn.

Voorzitter. Dat even over de staatsgaranties. Dan ga ik verder, want ik zie daar geen vragen over zijn. Ik ga door naar de duurzaamheid. Eerst maar even in algemene zin: ik onderschrijf wat collega Hoekstra net zei. Je ziet een wat wisselend beeld in de Kamer. Aan de ene kant wordt gezegd: het is te weinig wat er wordt gevraagd. Aan de andere kant wordt er gezegd: heeft KLM zo eigenlijk wel een kans om te overleven en vraagt u niet te veel van de onderneming? We hebben uitdrukkelijk geprobeerd om daar de goede balans in te vinden, dus om geen eisen te stellen waarvan wij denken dat KLM ze niet zou kunnen waarmaken. De klimaatdoelen zijn inderdaad – dat heb ik ook bij de persconferentie al direct erkend – niet allemaal ineens wereldschokkend nieuw, maar ze zijn juist wel belangrijk, ook in deze periode waarin heel veel bedrijven, zoals de heer Stoffer ook aangaf, zouden kunnen denken: wij richten ons volledig op overleven, en alle andere mooie ambities die we hebben, moeten misschien even op een lager pitje. We vonden deze duurzaamheidsdoelen, die we pas met elkaar hebben bediscussieerd en die in de Luchtvaartnota staan, dermate belangrijk en we vonden het ook verantwoord om dat aan KLM te vragen. Sommigen memoreerden het al en ik geloof dat het de heer Graus was die zei: KLM staat al jaren bovenaan in de internationale sustainability index. KLM geeft aan dat je én het schoonste jongetje in de klas van

meneer Van Raan kunt zijn, én toch nog steeds je business overeind kunt houden. We vonden dus dat het verantwoord was voor KLM, ondanks de moeilijke, zware tijd waarin ze ongetwijfeld voorlopig ook nog zitten. Dat geldt voor de hele luchtvaart, wereldwijd. Ik beaam wat collega Hoekstra daarover zei. We weten niet precies in welk scenario je terecht komt. We weten nog niet hoe de luchtvaart zich gaat herstellen en in welk tempo dat precies zal gaan. We weten nog niet hoe en of het zakelijk verkeer zich zal gaan herstellen. Dat zullen we allemaal moeten afwachten. Voor de eisen die wij nu gesteld hebben, zou dat voldoende perspectief moeten bieden.

De voorzitter:

De heer Snels.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben nog maar met de algemene inleiding begonnen, maar vooruit.

De voorzitter:

Dat weet ik, maar dat maakt hier niet uit. De heer Snels.

De heer Snels (GroenLinks):

Het valt mij op dat de Minister – de Minister van Financiën deed dat ook al – de sustainable development index noemde. Weet de Minister hoe die wordt samengesteld?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die wordt samengesteld door experts in de luchtvaartsector.

De heer Snels (GroenLinks):

Er is wetenschappelijk onderzoek naar gedaan. Die wordt samengesteld op basis van vragenlijsten en op basis van documentatie van de maatschappijen zelf. De wetenschappelijke conclusie was dat de maatschappijen die het beste weten hoe je die vragenlijsten invult en die het beste weten hoe je duurzaamheid in folders en materiaal moet opschrijven er het beste uitkomen. Dus de relatie met de echte duurzaamheid, met de gemeten CO₂-winst, is vrij beperkt. Ik vind het toch wel zorgelijk dat we iedere keer verwijzen naar deze index, terwijl die wetenschappelijk al een aantal keren onderuit is gehaald.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk helpt het altijd als je weet hoe je de formulieren moet invullen – dat zal niemand ontkennen – maar ik denk dat u ook KLM tekort doet als u suggereert dat het alleen beter of slimmer de formulieren invullen dan andere airlines is, want bij iedere airline kunnen dezelfde experts daarnaar kijken. Kijk naar wat KLM daadwerkelijk heeft gepresteerd, kijk naar hoe de vloot van KLM eruit ziet en kijk naar de inzet van KLM bijvoorbeeld ten aanzien van de bijdrage aan de biokerosinefabriek in Delfzijl. Dat wordt de eerste biokerosinefabriek van Europa, dus er is geen enkele Europese luchtvaartmaatschappij die daaraan kan tippen. Zo kan ik nog wel meer noemen, zoals de Fly Responsibly-actie die KLM heeft ingezet. Dat heb ik geen enkele andere airline zien doen. Volgens mij blijven we fundamenteel van mening verschillen daarover.

De voorzitter:

De heer Stoffer, met een heel korte vraag. Althans, ik zie een gebaar.

De heer Stoffer (SGP):

Dat is inlegkunde van de voorzitter, maar ik doe mijn best. Want u daagt mij uit. Heel kort. Die extra duurzaamheidseisen die er komen, kosten die geld? Brengen die extra kosten met zich mee voor KLM? Ik heb niet goed

zicht op wat voor een kostenplaatje daaraan vastzit en wat dat bijvoorbeeld extra is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt natuurlijk af van de verschillende onderdelen. Laat ik het voorbeeld van de biokerosinebijmenging gebruiken. Er wordt aan de overkant van de tafel ook geconstateerd dat dat duurder is dan de normale kerosine. Daarom zetten we erop in om dat het liefst in Europees verband te regelen, zodat je daar in ieder geval het level playing field niet verstoort. Als dat niet lukt, willen we toch de frontrunner zijn. Dat zal iets betekenen voor de prijs waar KLM rekening moet houden en wellicht voor de prijs van de tickets, maar we vinden het toch dermate belangrijk dat we hebben gezegd dat we dat in Nederland gaan doen. Geldt dat dan alleen voor KLM? Nee, dat geldt dan voor iedereen natuurlijk. Dat geldt overigens ook voor alle andere eisen die we stellen. Over het terugdringen van CO₂-uitstoot en een CO₂-plafond, heb ik in het debat over de Luchtvaartnota aangegeven dat we die per luchthaven willen gaan vaststellen. Dat raakt dus iedere maatschappij die van die luchthaven gebruik wil maken.

Hetzelfde geldt overigens ook voor de nachtvluchten, maar dat zit in het volgende blok. Daar kom ik zo verder op terug. Het geldt natuurlijk ook waar het gaat om die 32.000 nachtvluchten op Schiphol. Dat raakt natuurlijk ook andere maatschappijen, want dat plafond is dan het plafond. Hetzelfde geldt voor de 500.000 vluchten die er nu zijn. In die zin wordt dat natuurlijk allemaal wettelijk vastgelegd.

De heer Stoffler (SGP):

Ik heb toch een vervolgvraag. Als dat op Europees niveau gebeurt en dat even duurt, vind ik dat allemaal prachtig. Het liefst had ik het gisteren al, hoor. Laat ik daar eerlijk in zijn. Maar we zitten in een andere situatie nu. We zitten in een moeilijke situatie. Stel nu eens dat het op Europees niet lukt. De Minister zegt: dan doen we het in Nederland. Is dan ook gekeken naar een verdringingsreeks? Gaat er dan wat naar België of naar Duitsland? Gaan mensen dan op andere vliegvelden vliegen of is daar nog helemaal geen zicht op?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb echt goede hoop dat we dit op Europees niveau goed kunnen regelen. Ik heb daar niet alleen met mijn Franse collega Djebbari over gesproken. We hebben echt inmiddels een stevige kopgroep. Het Duitse voorzitterschap, collega Scheuer, is ook van plan om in het komende halfjaar echt aandacht te besteden aan de verduurzaming van de luchtvaart. Waarschijnlijk komt over een paar weken, in juli al, de eerste Aviation Summit en hij is van plan om er misschien zelfs twee te gaan doen. Ik heb dus echt goede hoop dat we dit Europees kunnen doen. Dat past natuurlijk ook heel goed in de Green Dealgedachte van Commissaris Timmermans. We gaan er dus op voorhand van uit dat dat heel erg kansrijk is. Ten aanzien van de CO₂-plafonds zijn we ook uniek in Nederland, dat wij dat zo willen gaan doen. Dat gaan we ook allemaal goed vastleggen.

Misschien meteen even over die juridische verankering, want daar zijn vragen over gesteld door de heer Van Raan en anderen. We hebben met KLM heldere afspraken hierover gemaakt. KLM heeft zich daar dus ook in privaatrechtelijke zin aan verbonden. We hebben – dat heeft collega Hoekstra net al gezegd – een heel aantal van de voorwaarden die in het herstructureringsplan moeten worden opgenomen ook al benoemd. Ook ten aanzien van de duurzaamheidseisen wordt dat natuurlijk verder uitgewerkt in de komende tijd. Dan hebben we daar straks een concretere invulling van. We willen natuurlijk ook zorgen dat andere maatschappijen gebonden zijn aan die afspraken, of het nou gaat over de bijmengver-

plichting of het CO₂-plafond. Dat geldt uiteraard voor iedereen. Ook de nachtvluchten, waar ik zo nog wat meer over ga zeggen, worden natuurlijk in de LVB's gewoon wettelijk vastgelegd en zijn daarmee handhaafbaar en afdwingbaar, door de ILT in dit geval.

De voorzitter:

Ik zie de heer Van Haga, ik zie de heer Van Raan en ik zie de heer Paternotte. Of wil de Minister eerst dit blokje afmaken? Duurt dat nog lang?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, het duurt niet heel lang, maar ik denk dat het wel verstandig is. Anders zien een heleboel mensen hun vragen nog niet beantwoord, terwijl ik die nog ga beantwoorden.

Heeft KLM ingestemd met het CO₂-plafond, was een vraag. KLM heeft zich gecommitteerd aan de doelen die beschreven staan in het akkoord over de duurzame luchtvaart. Dit commitment is daarmee onderdeel van de voorwaarden. Het kabinet kiest ervoor om met de Luchtvaartnota ook die klimaatdoelen uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart te borgen. In dat kader – ik noemde het net ook al – zal een CO₂-emissieplafond per luchthaven worden uitgewerkt. Dat geldt dan voor de totale luchtvaartsector, maar KLM heeft zich daar alvast aan gecommitteerd. Over de kosten voor de bijmengverplichting hebben we het net al gehad: bij voorkeur Europees.

Dan de vraag waarom er geen harde afspraken zijn gemaakt over het stoppen met korte-afstandsvluchten, zoals naar Brussel of naar Londen. De heer Paternotte attendeerde mij op het feit dat er al een trein rijdt naar Brussel. Ik kan hem vertellen dat mij dat ook was opgevallen. Sterker nog: toen ik Europarlementariër was, was ik een Platinum Plus Cardhouder van de Thalys. Uit die tijd weet ik me ook precies te herinneren waar de zwakke plek zit in die verbinding. Die korte-afstandsvlucht van Brussel wordt nu natuurlijk juist gebruikt als feeder voor die intercontinentale verbindingen. Daar is het natuurlijk ontzettend belangrijk dat je 's ochtends op tijd op Schiphol kunt zijn om zo'n vlucht te halen of dat je als je 's avonds laat landt op Schiphol nog verder kunt naar je Europese bestemming.

Ik heb het nog even na laten gaan. Op dit moment is het vanwege coronaperikelen heel erg droevig gesteld met die internationale treinen, maar in mijn tijd was het al zo dat 's ochtends de eerste trein van Brussel naar Amsterdam, om dan zo'n vlucht te gaan halen, om 8.00 uur vertrekt en om 9:45 uur aankomt. Dan is het merendeel van die vluchten al verdwenen. Hetzelfde geldt voor 's avonds. Als je nog van Amsterdam naar Brussel zou willen, moet je al om 20.15 vertrekken en ben je om 22.00 uur in Brussel. Dat heeft dus niet zo veel zin. Met andere woorden: de verbinding is er wel, alleen nog niet op de tijdstippen waarop je die nodig zou hebben, te weten heel vroeg in de ochtend en laat in de avond. Daarmee is het dus nog steeds geen goede vervanging van die nachtvluchten. Hetzelfde geldt overigens voor Düsseldorf. Natuurlijk zou dat heel goed kunnen. Daarom hebben we het ook opgenomen. We hebben wel iets meer tijd nodig – u weet als geen ander hoe hard collega Van Veldhoven daarmee aan het werk is – om die internationale treinverbindingen verder uit te breiden. Hetzelfde geldt voor de Eurostar en allerlei andere verbindingen. Daar is echt nog wel perspectief om ook later op de avond en eerder in de ochtend met die treinen te gaan te rijden. Even kijken.

De voorzitter:

Ik laat de Minister even het blokje afmaken. Ik zie al die vingers al omhoog gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De vergelijking met het Franse voorstel is ook de vorige keer genoemd, dat Air France zegt: stoppen met de binnenlandse vluchten. Dat is iets genuanceerder, want ook in het Franse pakket is het voornemen opgenomen om te stoppen met binnenlandse vluchten waarvoor een reëel alternatief is met de trein. Dat is toch wel een heel belangrijke toevoeging. Dus ook bij Air France zijn de binnenlandse transfervluchten die het Air Francenetwerk op Charles de Gaulle voeden uitgezonderd van dit voornemen. De situatie bij Air France is dus materieel eigenlijk niet anders dan bij KLM. Onze ambities – dat heb ik ook met Djebbari besproken – zijn gelijklopend. Dus of het nou een Thalysverbinding naar Parijs is of vanuit Lyon of anderszins, daar gelden dezelfde ideeën als wij ten aanzien van Brussel, Düsseldorf en bijvoorbeeld ook Londen hebben. Dan andere landen. De heer Stoffer vroeg nog of we KLM niet teveel uit de markt duwen. Op het gebied van hinderbeperking stellen andere landen inderdaad weinig voorwaarden. Air France dus wel ten aanzien van die binnenlandse vluchten. Ik weet ook niet hoe het bij andere landen zit met eisen ten aanzien van vlootvernieuwing. We weten in ieder geval dat de Duitsers daar niet iets over hebben opgenomen. Nogmaals, wij zijn het meest te vergelijken met Frankrijk. Dat is ook logisch, want daar hebben we het meeste contact mee. U hebt mij als Kamer uitdrukkelijk opgedragen om in ieder geval zo ambitieus te zijn als Air France en dat hebben we dus in de praktijk kunnen brengen.

De heer Paternotte heeft nog gevraagd naar sleutelbepalingen, die er in het verleden waren. Dan hebben we het over de netwerkqualiteit. Wat is daar nou precies over afgesproken? De afspraak met KLM is dat het routenetwerk zal worden ontwikkeld in lijn met het selectiviteitsbeleid van het kabinet. Dat leggen we dus ook vast in generiek beleid. KLM is daarmee dus ook gebonden aan het beleidskader netwerkqualiteit dat wij op dit moment aan het ontwikkelen zijn. U weet dat we daarvoor in Nederland kijken wat we kunnen verbeteren en dat we ook hard blijven trekken aan de herziening van de Europese slotverordening, waarbij uw Kamer heeft gevraagd om te mogen sturen op zowel duurzaamheid als netwerkqualiteit.

Dit was het over het blokje duurzaamheid. Op de nachtvluchten kom ik nog apart terug.

De voorzitter:

De heer Paternotte als eerste en daarna de heer Van Haga.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben uw man, zeg ik tegen de Minister. Ik hoor dat er een trein naar Brussel gaat, alleen niet 's ochtends vroeg en 's avonds laat. Dat klopt. Er gaat 's ochtends om 6.00 uur een vlucht van KLM vanuit Brussel naar Amsterdam en dan gaat er inderdaad nog geen trein. 's Avonds laat gaat er natuurlijk ook een vlucht van Amsterdam naar Brussel. De rest van de dag gaan er gewoon treinen. Dus kunnen wij dan hier met elkaar afspreken dat we in ieder geval die vluchten naar Brussel halveren? Er is toch geen enkele reden om te zeggen dat dat niet mogelijk is? Dat zou echt een fantastisch statement zijn. Want dat betekent dat we inderdaad wel vluchten uit Brussel hebben, maar alleen wanneer het echt nodig is voor dat hubnetwerk en zo min mogelijk. Dat zouden we kunnen uitleggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarom is er ook opgenomen dat KLM mee gaat werken aan combitickets enzovoort. Ik noemde het specifiek in relatie tot de nachtvluchten. Daarom worden Brussel en Düsseldorf in de notitie benoemd. We zien daar echt heel veel kansen om nachtvluchten te verminderen, maar dan moeten die treinen dus wel op die tijdstippen gaan rijden. In die relatie heb ik specifiek Brussel en Düsseldorf genoemd en daar hebben we ook

specifieke afspraken over gemaakt. Voor de rest geldt natuurlijk dat wij hard werken om dat op alle andere tijdstippen voor elkaar te krijgen. U krijgt dit najaar – dat weet u ook – het actieprogramma Air Rail, waarin we natuurlijk breed inzetten op zo veel mogelijk treinen, de zes bestemmingen die het KiM heeft aangedragen voorop. Daar willen we maximaal in investeren. Ik heb u ook in het debat over de Luchtvaartnota nog verteld dat wij in de laatste Transportraad als Nederland aandacht hebben gevraagd voor het internationale personenvervoer per trein. Daar hebben alle lidstaten aan meegedaan. Er komt een heel actieprogramma, met behulp van de Europese Commissie, om het internationale personenvervoer per trein echt te verbeteren, met als belangrijk doel om daarmee een substitutie te kunnen bereiken voor korte-afstandsvluchten. Dus daar wordt aan alle kanten hard aan gewerkt.

De voorzitter:

Laatste interruptie van D66.

De heer Paternotte (D66):

Er gaan geen nachtvluchten naar Brussel. Er komen geen nachtvluchten uit Brussel. Dat zijn geen nachtvluchten. Ik snap dus ook niet waarom het nodig is om een trein op die plek te hebben om een nachtvlucht te kunnen schrappen. Ik snap heel goed dat alles niet van de ene op de andere dag gaat. Maar op sommige momenten gaat er een trein waarmee je sneller in het centrum van Brussel bent. En dan kunnen we het zelfs nog niet stoppen, terwijl Air France nota bene wel automatisch mensen op tickets boekt waarmee je met de trein van Parijs naar Brussel gaat en er ook helemaal geen vluchten op die route zijn. Dan denk ik: hoe moet ik dat uitleggen? Maar als ik nog maar één interruptie heb, zou ik een andere vraag willen stellen. Begrijp ik het goed dat het CO₂-plafond dat we in de Luchtvaartnota met elkaar hebben vastgesteld, de waarborg is dat KLM zich aan de afspraken over CO₂-uitstoot moet houden? En zijn in deze staatssteun geen andere afspraken vastgelegd anders dan de uitspraak dat KLM zich eraan committeert maar het verder niet op een bepaalde manier is vastgelegd?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat moeten we nog verder gaan uitwerken. Ik heb net gezegd dat het herstructureringsplan nog in brede zin ingevuld moet worden. Hierover gaan we ook nog nadere details met elkaar afspreken, maar het is natuurlijk wel zaak dat we dit vertalen naar generiek beleid. Dit verstoort de onderlinge concurrentie ook. We hebben bij de Luchtvaartnotabehandeling met elkaar afgesproken dat we de CO₂-plafonds juist per luchthaven willen gaan doen. U zegt dat we het met elkaar hebben vastgesteld in de Luchtvaartnota. Dat zou heel mooi zijn, maar u weet ook dat er nog een inspraakmogelijkheid is op die nota. Ik hoop inderdaad met u de Luchtvaartnota aan het eind van dit jaar vast te stellen. Maar zo ver zijn we nog niet. Pas dan kunnen we het echt juridisch gaan borgen. Bij al deze afspraken ten aanzien van duurzaamheid ben ik heel blij – u weet ook dat KLM by far de grootste speler is van de Nederlandse airlines – dat we nu in ieder geval het commitment hebben, ondanks de heel zware tijden waarin KLM zit, om in al deze eisen mee te gaan.

De heer Van Haga (Van Haga):

In vervolg op de vragen van de heer Stoffer, die vroeg naar de kosten van de duurzaamheid en het bijmengen van die 14% biokerosine. Het antwoord van de Minister was: dat gaan we in de EU proberen te regelen en hopelijk nog leuk vermengen met de Green Deal. Maar ik hoorde niet echt een analyse over de kosten. Want je moet uiteindelijk toch precies weten wat die duurzaamheidseisen kosten, wat voor impact dat heeft en of het in verhouding staat tot het steunbedrag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er zijn onderzoeken naar de Kamer gestuurd over de 14% bijmenging die we willen bereiken. Ik denk dat het te ver voert om die hier nu allemaal weer te gaan bespreken. We hebben er goed naar gekeken. Daar zitten natuurlijk ook scenario's in, want het hangt er weer erg van af hoe snel je de biokerosineproductie kunt opschalen zodat het voordeliger gaat worden. Het helpt natuurlijk ook als we het Europees zouden kunnen doen. Anders heb je het verhaal van de kip en het ei: zolang er weinig vraag is, komt het aanbod niet goed op gang en zolang er weinig aanbod is, komt de vraag er ook niet. KLM kan nu alleen biokerosine tanken in Los Angeles. Het is natuurlijk niet echt handig als je het maar op zo weinig plekken kunt verkrijgen. Vandaar dat wij als Nederland willen pionieren met die fabriek. Daarnaast werken we ook nog aan synthetische kerosine. Als we dat voor elkaar krijgen, sla je een enorme slag in de verduurzaming van de luchtvaart wereldwijd. Maar we kunnen nu een paar liter produceren; dat schiet natuurlijk nog niet op. We zijn er met andere Europese partners naar aan het kijken hoe we dat kunnen opschalen. Hoe dat zich precies ontwikkelt, weten we niet, maar het is belangrijk genoeg om je nek ervoor uit te steken. Want nogmaals, als we het voor elkaar hebben, zijn we vervolgens spekkoper.

De heer Van Haga (Van Haga):

Ik hoor nog steeds geen echte bedragen of een analyse, maar de opmerkingen over synthetische kerosine en biokerosine brengen me tot mijn volgende vraag. Voor die biokerosine hebben we de jatrophastruik nodig. Inmiddels zijn er wat nieuwe inzichten over biomassa en biokerosine. Spelen die nog een rol, of gaan we gewoon vrolijk door met biokerosine?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U weet dat daar ook een uitgebreid debat over loopt. Daar is pas ook weer een advies over verschenen. Wij zijn natuurlijk wel van mening dat je biomassa moet inzetten in sectoren die geen alternatief hebben. Wij zien op dit moment nog geen alternatief in de luchtvaartsector. U kunt zich daarbij natuurlijk ook voorstellen dat het gewicht een enorme rol speelt. Je kunt dus niet met batterijpakketten de lucht in. Dan heb je, geloof ik, zeven of acht voetbalvelden vol met Tesla's nodig om één vliegtuig omhoog te krijgen. Dat laat meteen zien dat dat nooit gaat werken. Dus juist in de luchtvaart zou het verantwoord zijn, denk ik, om de transitie te maken naar die synthetische kerosine – hopelijk.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik wil voorkomen dat we in de discussie terechtkomen of het te veel of te weinig is qua CO₂-plafonds. De Minister heeft net aangegeven dat de CO₂-opdracht uit de Luchtvaartnota wordt gehaald. Daarin staat geschreven dat het CO₂-plafond gebaseerd zal zijn op het luchtvaartakkoord. Dat is ongeveer 11 megaton. Kunnen we het er in ieder geval over eens zijn dat dat niet in lijn is met het Verdrag van Parijs? Dat zou mijn vraag aan de Minister zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is echt weer een herhaling van zetten. We worden het daar natuurlijk nooit over eens. Er wordt op verschillende niveaus gewerkt aan die CO₂-emissiereductie van de luchtvaart. U weet dat daar internationaal het CORSIA-systeem aan werkt. Op Europees niveau zijn we ermee aan de slag. Op nationaal niveau gaan we nu ook nog naar een eigen CO₂-plafond. Kijk naar de Nederlandse Duurzame Luchtvaarttafel. Daarover heb ik overigens van nog geen collega gehoord dat hij dat ook heeft op de manier zoals wij dat nu hebben. Ik vind het al een belangrijk verschil met het internationale speelveld dat wij deze doelen stellen. U

zegt dat het nog scherper moet. Maar wij stellen deze doelen, zonder dat er compensatie mogelijk is vanuit andere sectoren. Het wordt echt binnen de luchtvaart opgevangen. Ik denk dat als je het nog strakker gaat maken, het gewoon niet meer te doen is, want dan kun je echt de internationale concurrentie niet meer aan. Dan kan ik het ook echt niet meer uitleggen aan bijvoorbeeld de heren Stoffer en Graus. Zij zeggen: we lopen al heel ver voorop. Dat doen we hierbij ook echt. En nogmaals, ik heb van nog geen collega gehoord dat hij ook een CO₂-plafond wil doen, dus ook hierin lopen we echt enorm voorop. We moeten ook onze zegeningen tellen, denk ik.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar het gaat er niet om...

De **voorzitter**:
Nee, meneer Van Raan, ik moet u echt...

De heer **Van Raan** (PvdD):
... dat het te weinig is of te veel. Het gaat erom dat...

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan!

De heer **Van Raan** (PvdD):
... de Minister moet erkennen dat het niet in lijn is met Parijs. Dat is het enige wat ik vraag.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan! U bent door uw interrupties heen. U bent er doorheen. U moet niet doorpraten als ik dat zeg.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan wil ik een persoonlijk feit maken.

De **voorzitter**:
Tja...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nogmaals, als de Minister gewoon geen antwoord op de vragen geeft, dan kunt u niet zeggen: je bent door je interrupties heen. Dat is geen interruptie. Dat is gewoon vragen of de Minister antwoord wil geven op de vraag.
En de vraag is: is de CO₂-opdracht van 11 megaton die de Minister nu geeft, in lijn met Parijs? Dat is de vraag.

De **voorzitter**:
Meneer Van Raan, het gebeurt hier heel vaak dat iemand een vraag stelt waarop hij niet het antwoord krijgt dat hij zou willen hebben. Daarom zijn er hier verschillen van mening. Dus dat is dat.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dit staat daar los van.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De heer Van Raan weet heel goed dat er voor de luchtvaart andere afspraken zijn gemaakt. Ik heb net weer uiteengezet hoe dat zit. Ik denk dat wij als Nederland echt rechttop in de wind kunnen staan en trots mogen zijn op hoe onze luchtvaartsector echt voorop wil lopen.

De **voorzitter**:

Het volgende blokje.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan het punt van de nachtvluchten.

De heer Graus vroeg: wat heeft dat eigenlijk te maken met het verlenen van steun? Nou, als je heel veel belastinggeld in een onderneming stopt, dan mag daar ook iets tegenover staan. Collega Hoekstra zei dat net ook al. Dan mag je ook vragen stellen bij dingen die je als Nederlandse samenleving belangrijk vindt. Dat betreft onder andere die hinderbeperking die wij heel erg belangrijk vinden. U weet ook dat bij mensen in de top tien van hinder ook echt de nachtvluchten staan. Ze vinden het ontzettend belangrijk dat dat er minder worden. Ook dat draagt wat ons betreft bij aan het draagvlak en aan het maatschappelijk verantwoord ondernemen dat je van een bedrijf als KLM mag verwachten.

Wat is er nou nieuw aan die reductie? Nou, eigenlijk alles aan deze stap is nieuw. Op dit moment ligt het maximum namelijk wettelijk verankerd op 32.000. Dat hebben we in deze kabinetsperiode nog verankerd. Dat was daarvoor helemaal niet het geval. We hadden nog geen concreet reductiepad. We hadden daarvoor natuurlijk wel een ambitie. Met de reductie naar 25.000, dus 7.000 eraf oftewel 20%, vind ik dat we een hele substantiële reductie voor elkaar hebben gekregen. En om het misschien even in perspectief te plaatsen: voor dat aantal van 25.000 nachtvluchten moet u echt terug naar het begin van deze eeuw. Toen hebben we dat voor het laatst gehaald.

Moet het mede door andere luchtvaartmaatschappijen worden gerealiseerd? Zeker, want de voorwaarden die met KLM zijn afgesproken, dragen bij aan het publieke doel van hinderbeperking. De voorwaarden worden gewoon als generiek beleid in LVB-wijzigingen en regelgeving wettelijk vastgelegd. Daarmee gelden ze dus ook voor alle andere maatschappen. Maar aangezien KLM de overgrote meerderheid van alle vluchten maar ook van de nachtvluchten heeft, raakt dit KLM in de bedrijfsvoering natuurlijk wel enorm.

Is een reductie van 3.000 dan het enige wat er in deze kabinetsperiode wordt gerealiseerd? Deze voorwaarden zijn natuurlijk afgesproken door de Nederlandse regering en KLM. Daarmee staan die ook voor het volgende kabinet. Nachtvluchtenreductie is bijzonder complex, vanwege de operationele consequenties en allerlei juridische obstakels. Daar heb ik u recent ook nog een brief over gestuurd. Als je dat nog sneller zou doen of met een grotere nachtvluchtreductie, dan schaadt dat de huboperatie. Ik weet niet of de heer Stoffer daarover vragen wilde stellen, maar hij heeft de huboperatie wel enorm benadrukt. Ik wil ook aangeven dat dat de reden is waarom het niet sneller kan. De afspraken zijn wel hard. We leggen die vast in de Luchtvaartbesluiten. Met de reductie naar 29.000 die we in LVB-1 vastleggen, zetten we eerder en sneller dan voorzien een hele grote stap.

Dan even over een misverstand over Lelystad.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Stoffer dolgraag een interruptie wil plegen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter.

Ik heb eigenlijk een soort operationele vraag. Het aantal nachtvluchten gaat omlaag. Ik weet niet precies hoe dat in elkaar zit, maar gaat er dan prioriteit gelegd worden bij de langeafstandsvluchten in plaats van bijvoorbeeld vakantievluchten? We houden KLM natuurlijk overend om dat netwerk in stand te houden. Volgens mij moet je... Nou, niemand moet iets, maar ik zou idealiter zeggen dat je in je prioritering zegt: eerst langeafstandsvluchten, waardoor we dat netwerk overend houden, en als er dan nog ruimte is, laat je wat vakantievluchten enzovoorts gaan. Is dat

een rare gedachtegang? Of zegt de Minister: nee, zo doen we dat inderdaad?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat is helemaal geen rare gedachtegang. Dat past natuurlijk ook in het selectiviteitsbeleid van dit kabinet. Je wilt juist de internationale connectiviteit voor de hubfunctie in stand houden. Daar is wel feedering voor nodig. Collega Hoekstra had het net ook over de grote Franse thuismarkt. Wij hebben natuurlijk toch wat minder inwoners te bieden. Om die vliegtuigen vol te krijgen, zijn wij dus voor een deel afhankelijk van de mensen uit de ons omringende landen. Maar we kijken zeker naar de kwaliteit van het netwerk. We zullen vooral inzetten op de internationale verbindingen.

Dat is ook precies de reden waarom dit kabinet ook inzet op Lelystad Airport. Vandaar dat het ook genoemd is in relatie tot vermindering van de nachtvluchten, want volgens het regeerakkoord is het natuurlijk gewoon zo dat Lelystad Airport opengaat. Wanneer dat gebeurt, weten we nog niet, geef ik meteen aan de heer Bruins toe. Hij noemde ook de voorwaarden waaraan voldaan moet worden. Uw Kamer heeft daarin uiteindelijk het laatste woord. Hij noemde bijvoorbeeld het stikstofprobleem dat nog opgelost moet worden. Daarin geef ik hem volledig gelijk. Dat besluit moet dus afzonderlijk worden genomen. Maar het kabinetsbeleid is dat wij ervan uitgaan dat Lelystad Airport opengaat. Dat geeft dan ruimte om de vakantievluchten waarop de heer Stoffer net doelde, voor een belangrijk deel vanaf Lelystad te laten plaatsvinden.

Als je nachtvluchten gaat verplaatsen, moeten die op andere tijdstippen kunnen plaatsvinden. Die worden «de randen van de nacht» genoemd. Dan is het al ontzettend druk, dus daar moet je eerst andere vluchten weg zien te krijgen, voordat je daar die nachtvluchten naartoe kunt verplaatsen. Dat betreft juist veel intercontinentale vluchten.

Nogmaals, daarover wil ook een misverstand weghalen. Mochten mensen gedacht hebben dat er dan toch opeens nachtvluchten naar Lelystad gaan, dat is absoluut niet het geval. Het gaat juist om die vakantievluchten. Ik heb meerdere keren gezegd: op Lelystad geen nacht en geen vracht. Dat blijft dus ook zo.

Als Lelystad niet opengaat, kan het aantal nachtvluchten dan nog wel omlaag? Wij gaan er natuurlijk van uit dat het wel opengaat, maar mocht dat om wat voor reden dan ook niet gebeuren, dan kun je die vluchten vanaf Schiphol dus niet verplaatsen. Op Schiphol hebben we namelijk ook een plafond. Dan kun je dus ook veel lastiger het aantal nachtvluchten reduceren.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor de spoorverbindingen. Mochten we dat niet voor elkaar krijgen, wat ik overigens niet verwacht, dan zou dat natuurlijk ook een tegenvaller zijn. Maar wij hebben dit ingeschat als «redelijk», samen met KLM. Nogmaals, het gaat om 20% reductie van het aantal nachtvluchten. Ik denk dat mensen dat aan het begin van deze periode als volstreekte luchtfietserij en als irreëel hadden gezien. Ik denk dat we nu echt goede kansen daarvoor hebben.

Dat was het, denk ik, voorzitter, voor wat betreft dit blokje.

De heer Alkaya (SP):

Snapt de Minister dat de koppeling die er dus wel degelijk is tussen de opening van Lelystad Airport en het al dan niet kunnen behalen van een reductie van het aantal nachtvluchten, gezien zou kunnen worden als een vorm van chantage? Er wordt nu immers een extra argument gebruikt om zo'n airport waartegen veel verzet is, toch te koppelen aan iets waarmee we allemaal blij waren. We horen nu: het aantal nachtvluchten gaat omlaag, maar, mits, et cetera. Dat doet toch een beetje af aan de

voorwaarden die zijn gesteld aan het steunpakket aan KLM. Volgens mij stonden juist over deze stap de kranten vol. Hier was veel enthousiasme over.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over Lelystad Airport moet nog een besluit genomen worden. Dat hebben de heer Bruins, de heer Paternotte en anderen benoemd. De heer Van Raan heeft dat vast ook wel gezegd. Ik zie hem al knikken. Die besluitvorming is aan uw Kamer. Uw Kamer heeft daar een aantal voorwaarden aan verbonden. Daar gaat u zelf nog over. Het staat wel in het regeerakkoord, dus ik ga ervan uit dat wij die voorwaarden allemaal netjes gaan vervullen. Daar ben ik van uitgegaan. Dan kun je zeggen: het feit dat Lelystad straks opengaat, biedt extra perspectief voor die verplaatsing van vluchten en dus voor een vermindering van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Dat kan ook niet anders, want dat is gewoon een feit. Dat kan ik dus niet ontkennen. Mocht het onverhoopt niet opengaan, dan kan ik die vluchten niet verplaatsen, dus dan moeten we andere manieren zoeken. Maar dan zal het toch een stuk ingewikkelder zijn om het aantal nachtvluchten te verminderen, net zoals dat zo is als je onverhoopt geen verbeteringen op het spoor voor elkaar krijgt. Dan kun je die substitutie ook niet zo makkelijk voor elkaar krijgen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik was klaar.

De voorzitter:

Dan komen we bij de tweede termijn van dit wetgevingsoverleg. We houden weer dezelfde volgorde aan. Ik stel 1,5 minuut spreektijd voor. Als u moties heeft, dan kunt u die indienen. Leg die dan voor u neer, en dan zal de bode ze ophalen. Leg ze op volgorde van indiening neer. Dat is handig voor de bode en voor de administratie. Als eerste is het woord aan de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter.

Ik wil de beide Ministers bedanken voor de beantwoording. Heel veel vragen van mij zijn beantwoord.

Ik ga dit keer ook geen motie indienen. Er ligt immers een mooie aangenomen motie van mijn Limburgse collega Van Dijck en van mij om de ontvlechting te onderzoeken. Dat willen wij graag. Daar zullen wij ook op blijven hameren en op blijven pushen.

Ik ben enkel nog benieuwd naar die rekensom van de eisen voor het bijmengen van biofuel. Dat is namelijk echt twee tot drie keer zo duur. Ik maak mij heel veel zorgen over wat wij een bedrijf als KLM allemaal extra gaan opleggen. Dat is vragen om problemen, zeker nu er ook nog publiek geld mee gemoeid is. Dat is iets waar ik echt wakker van kan liggen. Ik begrijp het ook niet. Iemand uit het bedrijfsleven zou dat ook niet snel doen. Ik maak mij daarover ernstige zorgen. Ik voorspel een hele doffe ellende hierbij. Het is zoals ik het zei: we helpen het bedrijf met noodhulp, maar ondertussen worden er allerlei blokken aan het been gebonden. Meneer Elbers wordt als CEO van een tienmeterplank gedonderd: zoek het maar uit, want zo werkt het niet.

Ik blijf mij ook zorgen maken over hoe de Fransen zich verhouden tot ons. Dat geldt niet alleen voor de luchtvaart. Ze hebben ook onze vissers – ik zal het woord voor meneer Duursma nog een keer noemen – genaaid. Ik vind dat we ons letterlijk te veel kaas van het brood laten eten. Daarin zou ik graag een hardere hand zien.

Maar ik wens verder iedereen een gezegende avond toe. Daar wilde ik het bij laten. En bedankt, meneer de voorzitter, dat u toch nog coulant naar mij bent geweest. Ik zal nooit uw gezag ondermijnen, maar ik wist dat ik nog recht had op die interruptie. Dan meld ik dat, zonder uw gezag daarmee aan te willen tasten.

De **voorzitter**:

Het is verder toch weer goed gekomen?

De heer **Graus** (PVV):

Jazeker! En dat is mooi.

De **voorzitter**:

Ja. Dan de heer Van der Linde.

De heer **Van der Linde** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Er ligt volgens mij een uitgebalanceerd pakket. Nogmaals, als compliment aan beide Ministers: ik vind die staatsgaranties echt een huzarenstukje. Daar kunnen we met z'n allen trots op zijn. Waarschijnlijk vonden de Ministers mij vrij kritisch in de toonzetting aan het begin, maar het gaat hier wel om heel veel geld. Dit mag niet fout gaan. Ik wil ook niet achteraf het verwijt krijgen, van wie dan ook, dat wij slordigheidsfouten als Kamer hebben gemaakt. Vandaar dus die vele gedetailleerde vragen en vandaar dat ik hier ook enkele onderwerpen echt heb zitten uitboeren. Ik dank de Minister dan ook voor alle openheid waarmee die vragen zijn beantwoord. Ik denk dat er, vooral voor de medewerkers van KLM, kou uit de lucht genomen is. Het wordt niet leuker voor de medewerkers, maar het is goed dat ze het gevoel hebben dat ze worden meegenomen en mee kunnen denken. Er is namelijk grote bereidheid om constructief mee te denken over bezuinigingsmogelijkheden. Dat hoor ik gewoon van heel veel mensen die daar werken. Ik hoop dat de Ministers ook de lof willen overbrengen aan het kleine clubje ambtenaren dat hiermee bezig is geweest. Ik weet natuurlijk als geen ander onder wat voor tijdsdruk dit soort dingen worden gedaan en hoe hard er de afgelopen 48 uur is gewerkt aan die lijst met onmogelijke vragen. Dus alle lof daarvoor.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Dan is het woord aan de heer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Voor GroenLinks waren er twee dingen belangrijk. Ten eerste de bail-in. Daar heb ik ook een motie over ingediend, samen met de PvdA en de SP. Ik denk dat de uitvoering van die motie work in progress is, als ik de Minister van Financiën goed begrijp. Het is namelijk ook een opdracht aan KLM zelf. Ik ben wel benieuwd naar de antwoorden in tweede termijn over hoe die relatie nu is tussen de opdracht van de bail-in aan de ketenpartners en de eisen qua personeelsbeleid. Daar maak ik me namelijk wel enige zorgen over.
Voorzitter, ten tweede natuurlijk gewoon de groene voorwaarden, de duurzaamheidsvoorwaarden. Ik begon dit debat natuurlijk al met teleurstelling. Die is wel groter geworden. Ik vind wel dat de bewindslieden eerlijke antwoorden hebben gegeven. Daar dank ik hen voor. De Minister van IenW zei: het zijn ook geen nieuwe voorwaarden. GroenLinks had gehoopt dat er wel nieuwe voorwaarden zouden komen. Beide bewindslieden zeiden ook: als we een beetje naar de Kamer kijken – dat is terecht; dat moeten de bewindslieden ook doen – dan zijn er partijen die veel minder eisen willen stellen en er zijn partijen die meer eisen willen stellen. Ik denk dat de bewindslieden gelijk hebben dat de meerderheid

van deze Kamer, zeker ook de rechterkant – hoe zei de Minister het nou? – de ambities op een lager pitje wil zetten. Dat is precies wat GroenLinks niet wil. GroenLinks wil, en dat geldt voor KLM en voor deze hele crisis, deze crisis gebruiken om ervoor te zorgen dat we duurzamer uit deze crisis komen. Dan vinden wij dit echt een gemiste kans. Het zal dan ook geen verrassing zijn voor de bewindslieden, denk ik, dat GroenLinks op basis van deze duurzaamheidsvoorwaarden dit pakket niet kan steunen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank de heer Slootweg.

De heer Slootweg (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook de Ministers bedanken. Ik denk ook dat er hier een mooi en evenwichtig pakket ligt.

Ik ben blij met de beantwoording over wat de positie precies is van de vakbonden. Ik had door een aantal signalen toch het idee gekregen dat het een soortement dictaat was, maar ik begrijp dat er ruimte is.

Ik ben ook blij dat er wel echt heel erg gekeken is naar het principe van «sterkste schoulers, zwaarste lasten». Ik hoop wat dat betreft ook dat de ambitie daarin misschien nog iets groter kan worden. Dat is ook mede de reden waarom ik een motie met de heer Stoffer mede heb ingediend. Maar het blijft wel een enorm zware opdracht. Het is een enorm zware opdracht voor het bestuur van KLM. Het is ook een enorm zware opdracht voor de bonden, om dit allemaal te doen. Ik hoop dat ze daarin wijsheid kunnen vinden.

Ik had nog één kleine vraag. Ik heb niet gezien of die beantwoord is. Die ging over de liquiditeitsbehoefte. Ik heb begrepen dat dit pakket zo afgestemd is dat je rond 2023 weer op het niveau van 2019 zit. Uit de beantwoording van de feitelijke vragen begreep ik niet helemaal of dat op basis van een slow recovery is of op basis van een long-impact-recovery-programme. Misschien zit het daar tussenin, maar ik zou wel graag willen weten wat voor scenario daar precies onder ligt.

Ten slotte. Complimenten aan de Minister van IenW, omdat ik gewoon zie dat ze, ook in deze moeilijke omstandigheden, echt heeft gekeken hoe de doelstellingen rond het klimaat gehandhaafd kunnen worden en hoe je rond nachtvluchten toch nog net even iets ambitieuzer kan zijn. Dat is allemaal gedaan in de balans: kan KLM in die zin overend blijven? In die balans, in dat evenwicht, wil ik de beide Minister bedanken.

De voorzitter:

Dank. Dank de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank. Dank aan de Ministers voor de beantwoording.

Ik heb drie moties. Ik stel voor dat ik die gewoon oplees, gezien de tijd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het steunpakket voor KLM is opgenomen dat reductie van de nachtvluchten op Schiphol deels voorwaardelijk wordt gemaakt aan de uitbreiding van Lelystad Airport;

van mening dat minder overlast rondom Schiphol noodzakelijk is en losstaat van het wel of niet uitbreiden van Lelystad Airport;

verzoekt de regering de koppeling tussen de reductie van nachtvluchten op Schiphol en de uitbreiding van Lelystad Airport te schrappen uit het steunpakket voor KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Alkaya en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 3 (35 505).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat KLM wordt gedwongen fors te snijden in de kosten en dat daarmee de deur voor gedwongen ontslagen open wordt gezet;

overwegende dat de werknemers, vertegenwoordigd door de vakbond, niet zijn betrokken bij de gesprekken over het steunpakket, maar de werkgever wel;

overwegende dat het doel van het steunpakket aan KLM het behouden van werkgelegenheid is;

verzoekt de regering als voorwaarde voor het steunpakket aan KLM te stellen dat er geen gedwongen ontslagen vallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 4 (35 505).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering bij de redding van KLM geen loonoffer te vragen van werknemers met een inkomen tot anderhalf keer modaal,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 5 (35 505).

Dan gaan we naar de heer Sneller.

De heer **Sneller** (D66):

Dank, voorzitter. Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik denk dat de heer Nijboer het mooi zei: je doet het niet voor je plezier, maar je doet het omdat het nodig is. Dat is volgens mij hoe de meerderheid van de Kamer erin zit.

De Minister heeft 80 dagen onderhandeld over deze afspraken, alleen het is voor de Kamer ook veel geld. Dan willen wij ook de benodigde grip hebben. Een aantal van de voorwaarden zijn toch vooruitgeschoven naar dat herstructureringsplan. Ik ben blij met de toezegging om dat met de Kamer te delen, zodat we dat kunnen blijven controleren. Dan kijk ik bijvoorbeeld ook naar de afspraken over de 15% en waarover die dan precies gaan. Want dat is natuurlijk wel waar het over gaat. Ik geloof de Minister meteen dat het veel gedetailleerder is dan bij RSV, maar de Rekenkamer concludeerde dat bij Fokker, vlak na de harde conclusies over RSV. Omdat de voorwaarden de komende jaren belangrijk zijn, heb ik daarover de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de government state agent aangesteld wordt om de uitvoering van de voorwaarden te controleren;

overwegende dat uit de beantwoording blijkt dat enkel wanneer voldaan is aan bepaalde voorwaarden, KLM aanspraak maakt op de steun maar dat de Tweede Kamer op dit moment niet wordt geïnformeerd over de exacte voorwaarden en de wijze waarop daaraan voldaan wordt;

constaterende dat de Algemene Rekenkamer in «Steun aan grote ondernemingen – leren van het verleden» expliciet aandacht vraagt voor het toezicht op de naleving van voorwaarden en het volledig en tijdig informeren van het parlement;

verzoekt de regering om de Tweede Kamer, desnoods vertrouwelijk of ontdaan van bedrijfsvertrouwelijke informatie, mede door middel van de government state agent op de hoogte te houden van de naleving van de exacte voorwaarden voor de staatssteun,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Sneller. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 6 (35 505).

De heer **Sneller** (D66):

Ik hoor graag in het oordeel van de Minister of we elkaar in de eerste termijn goed begrepen hebben.

De voorzitter:

Dan de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Dank, voorzitter. We zijn inmiddels op een tijdstip dat het nachtvluchten-regime geldt.

We vinden het goed dat KLM het aantal nachtvluchten vermindert, maar we willen ook kijken naar wat er nu in de luchtvaart gebeurt. De crisis kan betekenen dat luchtvaartmaatschappijen omvallen. We zien dat nu al. Dat kunnen ook maatschappijen zijn die 's nachts opereren. Het zal KLM niet zijn, door dit steunpakket, maar als er andere maatschappijen zijn die minder gaan vliegen of die omvallen en dus vluchten inleveren, dan zeggen wij: laten we die dan niet opnieuw opgeven, maar laten we die dan besparen en zorgen dat we dat stukje nacht bespaard hebben. Daarover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het aantal nachtvluchten reduceren een belangrijk instrument is in het verminderen van overlast voor omwonenden;

overwegende dat bij het faillissement van een luchtvaartmaatschappij, of als een reeks slots niet voor ten minste 80% is benut in het voorgaande seizoen, slots worden teruggegeven aan de slotpool, omdat de historische rechten vervallen;

verzoekt de regering te onderzoeken of na afloop van de opschorting van de 80%-regel in de slotverordening een «uitsterf beleid» voor slots kan worden gehanteerd, waarbij slots die worden teruggegeven aan de pool in mindering worden gebracht op het totale aantal;

verzoekt de regering tevens de resultaten van dit onderzoek zo snel mogelijk met de Kamer te delen voor behandeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 7 (35 505).

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. We constateren dat we in het herstructureringsplan nog duidelijk zullen moeten krijgen hoe de duurzaamheidsafspraken verankerd zijn. Wat ons betreft zou het goed zijn als er wel een duidelijke logica in zit. Neem bijvoorbeeld de substitutie van de trein. Daarvan zegt de Minister: het gaat om substitutie, dus wat je nu niet goed met de trein kan doen, moet met het vliegtuig. Maar voor drie van de vier KLM-vluchten naar Brussel geldt dat er op de momenten dat die vluchten gaan ook een trein gaat. Van één vlucht snap ik dus heel goed dat je die moet uitvoeren, vanwege het hubnetwerk, maar bij de andere drie is er sprake van substitutie. Daarom zou ik nogmaals de vraag willen stellen: waarom die niet verminderen? Dat is winst die we nu alvast kunnen pakken.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter:**

De heer Alkaya heeft een interruptie.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja, voor alle duidelijkheid, over die nachtvluchten. Als er andere maatschappijen omvallen, waardoor nachtvluchten geschrapt kunnen worden, dan is dat dus goed, maar als Lelystad Airport niet opengaat, waardoor vluchten niet verplaatst kunnen worden, dan accepteert D66 dus dat nachtvluchten helemaal niet gereduceerd worden, dat het dus afhangt van het omvallen van maatschappijen of het openen van andere vliegvelden, maar dat KLM niet minder nachtvluchten gaat organiseren? Begrijp ik D66 zo goed?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik geloof best dat de heer Alkaya dat wat hij net zegt gehoord heeft, maar dat moet dan toch in zijn dromen zijn, want ik heb dat volgens mij niet gezegd. Ik heb aangegeven dat ik de koppeling met Lelystad Airport niet logisch vind, vanwege het feit dat daar dezelfde operationele beperkingen gelden als op Schiphol. Volgens mij heeft de Minister in antwoord op onze vragen ook duidelijk gemaakt dat de regering en de Tweede Kamer besluiten over de opening van een luchthaven en dat de regering en Tweede Kamer erover besluiten welke nachtvluchten wel en niet zijn toegestaan, maar dat het wat KLM betreft noodzakelijk is dat Lelystad opengaat. Dat was voor mij geen nieuws. Dat was de inzet van KLM, maar wij gaan daarover. Volgens mij is dat glashelder. Ik zie die koppeling dus niet.

De **voorzitter**:

De heer Alkaya nog een keer.

De heer **Alkaya** (SP):

Dan was ik wellicht te pessimistisch. Dan kijk ik uit naar de steun van D66 voor mijn motie.

De **voorzitter**:

Dat gaat morgen blijken. De heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb in mijn eerste termijn al gezegd – dat is ook zo – dat als ik, als de PvdA, zelf het reddingspakket voor KLM zou moeten vormgeven, dat in de vorm van aandelen zou zijn en niet in de vorm van leningen. Dan zouden we ook wel wat andere, hardere voorwaarden hebben bedongen. Ik heb twee moties, die echt zien op de werkgelegenheid en op de vraag wie de rekening betaalt binnen het bedrijf, en ook iets richting de toekomst voor die lease- en kerosinemaatschappijen. Dat is nu dus niet geregeld – dat stellen we vast – maar dat vind ik wel echt essentieel. Die dien ik dus in. Ik ben benieuwd wat het oordeel van het kabinet daarover is. Dat zal ook wel medebepalend zijn voor ons stemgedrag morgen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het steunpakket een loonoffer als voorwaarde is opgenomen, maar dat vakbonden en werknemers hier niet in gekend zijn;

overwegende dat arbeidsvoorwaarden overeengekomen worden door vakbonden en werkgevers;

overwegende dat veel medewerkers van KLM onder een flexcontract en/of op onregelmatige werktijden zwaar werk verrichten voor bescheiden salarissen en overwegende dat de werkdruk veelal hoog is;

overwegende dat het ongewenst is dat de toch al zware arbeidsomstandigheden en schrale beloning van de werknemers met lage en middeninkomens nog verder verslechteren;

verzoekt de regering toe te zien dat KLM zoals gebruikelijk de bonden betreft om ervoor te zorgen dat de arbeidsomstandigheden voor deze groepen niet verder verslechteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 8 (35 505).

De heer Nijboer (PvdA):

Dan de tweede motie, over de kerosinehandelaren en leasemaatschappijen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat steun aan KLM het algemeen belang behoort te dienen;

overwegende dat in het toetsingskader bedrijfsspecifieke steun expliciet is verwoord dat van zo veel mogelijk andere betrokkenen bij een bedrijf een bijdrage wordt verlangd;

overwegende dat er in de voorwaarden tot steun niet wordt gerept over een bijdrage van sommige grote belanghebbenden, zoals kerosinehandelaren en vliegtuigleasemaatschappijen;

overwegende dat voorkomen moet worden dat met overheidsgeld speculanten en belastingontwijkers gefaciliteerd worden;

verzoekt de regering om samen met KLM te bezien hoe brandstofhandelaren en vliegtuigleasemaatschappijen tevens een bijdrage kunnen leveren aan de redding van het bedrijf,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 9 (35 505).

De heer Nijboer (PvdA):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan kom ik bij de heer Bruins.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. KLM gaat zware tijden tegemoet. De komende wilde jaren worden niet makkelijk voor het bedrijf en voor het personeel. Ik wens ze sterkte in de jaren die komen gaan, want het wordt echt heel ingewikkeld. Het werk voor de Ministers is ook nog niet af. De afspraken moeten nog in detail worden vastgelegd. Zoals de heer Nijboer al zei: over de arbeidsvoorwaarden gaan werkgevers en werknemers. Het is goed dat het personeel en de medezeggenschap de gelegenheid gaan krijgen om mee te praten.

Ik complimenteer de Minister van Infrastructuur met haar heldere uiteenzetting over synthetische kerosine en de potentie van batterijtechnologie in de luchtvaart. Dat laatste is fysisch gezien heel ingewikkeld: hoe krijg je iets heel zwaars de lucht in? We hebben alleen nog een ingenieursprobleem: het opschalen van het maken van synthetische kerosine. Maar dat gaan ze hopelijk oplossen. Doe je best, Delft!

Ik heb nog één vraag aan de Minister over de daling van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 25.000. Gesteld dat aan alle voorwaarden die de Minister voor zich ziet, voldaan is, wat zou dan het tempo van die daling zijn? Je moet terug naar het begin van deze eeuw als je denkt aan 25.000 nachtvluchten, maar we hoeven toch niet te wachten tot het eind van deze eeuw om die 25.000 weer te zien? Wat is het voorziene tijdspad? De Staat gaat afspraken met een private onderneming juridisch vastleggen, terwijl ik nog geen zicht heb op die afspraken. Ik wil de positie van de Kamer bevestigen of herbevestigen in een «spreekt uit»-motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de afspraken met KLM over staatssteun expliciet een koppeling wordt gelegd tussen afname van het aantal nachtvluchten en uitbreiding van Lelystad Airport;

van mening dat daarmee vooruit wordt gelopen op besluitvorming over de uitbreiding van Lelystad Airport;

spreekt uit dat de Kamer niet gebonden is aan de uitbreiding van Lelystad Airport zolang besluitvorming daarover middels behandeling van het Luchthavenverkeersbesluit niet heeft plaatsgevonden in Tweede en Eerste Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 10 (35 505).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Waarbij ik duidelijk wil maken dat de Minister dit ook gezegd heeft. Dit is een signaal naar KLM wanneer KLM haar handtekening zet. Dan weet het bedrijf hoe de Kamer erin staat. We kennen onze positie en blijven die kennen.

De voorzitter:

Dan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Het zal duidelijk zijn dat wij om vele redenen dit steunpakket volstrekt irrationeel vinden. Ik heb dat inmiddels al toegelicht. Ik heb zes moties en twee onbeantwoorde vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat KLM al veel mensen heeft ontslagen en voornemens is om nog meer mensen te ontslaan;

overwegende het perspectief op een structureel kleinere luchtvaartsector;

verzoekt de regering in samenwerking met relevante partijen tot een goed sociaal plan te komen voor de werknemers van KLM met als doel hen te begeleiden naar andere sectoren met meer toekomstperspectief,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 11 (35 505).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik hoor een aansporing om duidelijk te spreken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering van het begin af aan verkondigd heeft alles op alles te zetten om KLM te redden;

constaterende dat de Rekenkamer in een brief van 26 juni schrijft dat het onder alle omstandigheden, ook in het geval van urgentie, van belang is dat een operatie goed wordt overdacht, voorbereid en uitgevoerd;

constaterende dat de Rekenkamer daarbij zestien waardevolle lessen aanbiedt;

verzoekt de regering aan te tonen dat deze zestien lessen in de praktijk zijn gebracht;

verzoekt de regering tevens tot aan het verschijnen van dit onderzoek geen onomkeerbare stappen te zetten richting KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 12 (35 505).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende de impact van luchtvaart op klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier;

constaterende dat de Algemene Rekenkamer ervoor pleit om de Monitor Brede Welvaart onderdeel te maken van de algehele besluitvorming over de besteding van publiek geld;

verzoekt de regering het effect van het voorgestelde staatssteunpakket voor KLM te toetsen aan de hand van de Monitor Brede Welvaart en tot die tijd geen onomkeerbare stappen te zetten in de richting van KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 13 (35 505).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het steunpakket voor KLM onvoldoende serieuze voorwaarden bevat voor onder andere verduurzaming en hinderreductie en geen goed transitiepad bevat voor werknemers;

constaterende dat volstrekt onduidelijk is of de leningen uit het steunpakket worden terugbetaald;

spreekt uit dat het voorliggende steunpakket voor KLM onverantwoord is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 14 (35 505).

De heer **Van Raan** (PvdD):
We zijn er bijna, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het staatssteunpakket voor KLM het inperken van nachtvluchten op Schiphol afhankelijk wordt gemaakt van onder andere de verdere openstelling van Lelystad Airport;

spreekt uit dat omwonenden van verschillende luchthavens niet tegen elkaar zouden moeten worden uitgespeeld;

verzoekt de regering de vermindering van het aantal nachtvluchten niet afhankelijk te maken van de verdere opening van Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 15 (35 505).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering alle nachtvluchten af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 16 (35 505).

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb twee vragen die niet beantwoord zijn, voorzitter. Kan de Minister in het kader van transparantie bij benadering aangeven hoeveel geld de banken zelf ontvangen voor hun bijna risicoloze diensten? De vergoeding van de banken, met andere woorden. En kan de Minister ons verzekeren dat er wel degelijk sprake is geweest van een eerlijke afweging en dat er voldaan is aan de eisen van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Onze jongste dochter van vijf – je zult het geloven of niet – werkt momenteel over vliegtuigen. Vanmiddag was ze in het Aviodrome met mijn vrouw. Ik zag op een Instagramfoto dat ze zei: echt vet! Ze heeft natuurlijk al door hoe mooi vliegtuigen zijn, maar ik denk dat ze ook wel een beetje doorheeft hoe belangrijk KLM is voor onze Nederlandse economie. Dus als ik morgen thuiskom, dan hoop ik dat ze zegt: papa, je hebt het goed gedaan, ook voor mijn toekomst. Want daar gaat het hier om.

Voorzitter. Om dat nog wat te ondersteunen heb ik twee moties.

(Hilariteit)

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, iedereen mag zijn mening hebben in dit land.

Ik heb twee moties, voor iedere Minister één. De eerste gaat over de inkomens. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als voorwaarde voor steun aan KLM een substantiële bijdrage van het personeel via de arbeidsvoorwaarden vereist wordt;

constaterende dat hierdoor werknemers vanaf een modaal inkomen een bijdrage moeten leveren;

overwegende dat middeninkomens hierdoor een loonsverlaging tegemoet kunnen zien, wat grote gevolgen kan hebben voor de gezinsportemonnee van deze middeninkomens;

overwegende dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen;

verzoekt de regering er bij KLM op aan te dringen dat werknemers met een inkomen tot anderhalf keer modaal zo veel als mogelijk worden ontzien bij de herstructureringsplannen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Stoffer en Slootweg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17 (35 505).

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Dan heb ik er nog een voor de andere Minister. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er diverse voorwaarden aan het steunpakket worden gesteld die gelinkt zijn aan verduurzaming van de luchtvaartsector;

overwegende dat het verduurzaming van de luchtvaartsector nodig is, zodat ook de luchtvaart een bijdrage levert aan klimaatdoelstellingen;

overwegende dat de liquiditeitspositie van KLM door de coronacrisis verslechterd is, waardoor er op dit moment weinig ruimte is voor hoge kosten voor investeringen;

verzoekt de Minister de kosten die gemaakt moeten worden door KLM om aan de voorwaarden met betrekking tot verduurzaming te voldoen in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor 1 oktober 2020 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 18 (35 505).

De heer Stoffer (SGP):

Tot slot wens ik de Ministers, de leiding van KLM maar vooral de medewerkers wijsheid en sterkte toe in de komende, vast moeilijke periode.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Een interruptie van de heer Van der Linde.

De heer Van der Linde (VVD):

Ik heb toch een vraag over die eerste motie. Wij hebben nu met z'n allen vastgesteld dat het heel belangrijk is dat bonden de mogelijkheid krijgen om met KLM in dialoog te gaan over de invulling van de arbeidsvoorwaarden. Ik snap de motie en zij klinkt heel sympathiek, maar effectief snoeren we hiermee wel weer de manoeuvreerruimte in van de sociale partners.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter, daar mag ik op reageren, of niet?

De voorzitter:

Dat mag zeker.

De heer Stoffer (SGP):

Op zich klopt dat, maar zij is heel bewust geformuleerd zoals zij geformuleerd is. Het is geen keiharde motie die zegt: en gij zult! Het is wel een verzoek, omdat juist medewerkers in die categorie het veel moeilijker hebben als ze ook nog die bijdrage moeten leveren. Dus het is nadrukkelijker als een verzoek neergelegd en niet als een keiharde randvoorwaarde. Op die manier moet u haar lezen, maar ik ben het met u eens: als je dit doet, snoer je het wel een beetje in. Dat klopt.

De voorzitter:

De heer Van der Linde nog, kort.

De heer Van der Linde (VVD):

Als het een verzoek is, klinkt het al een stuk sympathieker.

De voorzitter:

Oké, dan kom ik bij de heer Van Haga.

De heer Van Haga (Van Haga):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor alle antwoorden. Goed dat de Ministers zo'n omvangrijk steunpakket hebben opgetuigd. Maar de KLM is technisch failliet, en dit blijft toch een enorme kans om KLM weer een onafhankelijk

Nederlands bedrijf te laten worden. Wat mij betreft laten we die kans ook niet lopen.

De kosten voor de duurzaamheidseisen zijn wat mij betreft nog steeds onduidelijk. Daarom heb ik een motie. Die is een beetje in het verlengde van de motie van de heer Stoffer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet duurzaamheidsvoorwaarden heeft gesteld in ruil voor financiële steun;

overwegende dat onduidelijk is hoe groot de financiële impact is van deze duurzaamheidseisen;

verzoekt de regering te onderzoeken wat de kosten zijn van deze duurzaamheidseisen, wat de implicaties zijn voor de concurrentiepositie van de KLM en hoe dit zich verhoudt tot het totale steunbedrag,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Baudet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (35 505).

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat was het, meneer Van Haga?

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Ja, dat was het.

De voorzitter:

Dank. Dan kijk ik naar de beide Ministers of ze even willen schorsen. Ze wachten op de moties, hoor ik. Ik had gedacht dat de Ministers hadden meegeschreven, maar...

(Hilariteit)

De voorzitter:

Ik schors enkele minuten, zodat de moties verspreid kunnen worden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We gaan beginnen met de tweede termijn van het kabinet. Als iedereen weer wil gaan zitten, dan geef ik het woord aan de Minister van Financiën voor zijn tweede termijn.

Minister Hoekstra:

Voorzitter, dank. Ik heb nog een paar laatste vragen uit de eerste termijn. Dank ook weer aan de leden van de Kamer.

De heer Slootweg vroeg waar de liquiditeitsprognose op is gebaseerd. Die is gebaseerd op het zogenaamde prolonged impact scenario. Dat is het zwaardere scenario van de scenario's. Dus ook daar doen we het zoals u het ministerie kent: vol optimisme, maar wel prudent.

De heer Van der Linde vroeg hoeveel van de totale kosten beïnvloedbare kosten zijn. Voor de goede orde, die 15% gaat over de beïnvloedbare kosten. Ik denk dat je een scheiding moet maken tussen wat evident beïnvloedbaar is en wat moeilijker beïnvloedbaar en eigenlijk niet beïnvloedbaar. Maar die beïnvloedbare kosten schatten we op ongeveer 50%.

Dan vroeg de heer Van Raan nog wat de banken ontvangen aan rente. Volgens mij een rente 1,35% over het getrokken deel van de lening. Dus dat valt mee. Ik kan er nog meer detail over geven, maar dit gaat over elf verschillende banken. Daar moet ik dan echt schriftelijk op terugkomen. Het team heeft zich niet verveeld, ook niet de afgelopen 48 uur, maar we gaan hier ook mee aan de slag.

De heer **Van Raan** (PvdD):

De Minister doet een suggestie. Ik bevestig dat ik het graag schriftelijk krijg.

Minister **Hoekstra**:

Ja, zo had ik u verstaan. Of dat het debat drastisch gaat veranderen, waag ik te betwijfelen, maar we zullen het netjes doen.

Dat brengt me bij de moties. De eerste motie ligt op het terrein van lenW. De motie op stuk nr. 4, van de heer Alkaya, moet ik ontraden, want die gaat over geen gedwongen ontslagen. Dat zouden we dolgraag willen, maar het is niet realistisch om dat al aan de voorkant per definitie in alle gevallen uit te sluiten.

De motie op stuk nr. 5, ook van de heer Alkaya, vraagt om geen loonoffer van werknemers met een inkomen tot anderhalf keer modaal. Dat klinkt sympathiek, maar ik moet de motie wel ontraden. Je wilt juist dat banen zo veel mogelijk behouden worden. Ik moet wel zeggen dat het een merkwaardige motie is voor wie hecht aan consistentie, gegeven het debat zoals we het gevoerd hebben. Want we hebben een debat gevoerd over wat er allemaal nog aan de onderneming is, met de medezeggenschap. Daar heb ik de heer Alkaya als mild kritisch begrepen. Deze motie vraagt het tegenovergestelde. Maar in alle gevallen moet ik haar ontraden.

De motie op stuk nr. 6 van de heer Sneller zou ik graag oordeel Kamer willen geven, maar ik moet er wel een paar dingen bij zeggen.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, dit is een beetje uitlokking. Ik laat het maar passeren, maar wat de Minister zegt klopt voor geen meter.

Minister **Hoekstra**:

Laat ik dat ook maar passeren.

De **voorzitter**:

Goed, we zijn toe aan reces.

Minister **Hoekstra**:

Nee, voorzitter, morgen ben ik er weer! De motie op stuk nr. 6 zou ik graag oordeel Kamer willen geven, maar ik moet er wel een paar dingen bij zeggen. Ik begrijp de behoefte van de Kamer en van de heer Sneller in het bijzonder om meegenomen te worden in wat er gebeurt. We zullen moeten zorgen voor reguliere rapportages. Andersom hoop ik dat de heer Sneller begrijpt dat ik echt niet het eerste herstructureringsplan, ook niet vertrouwelijk, hier over de schutting kan donderen, want dat bevat allerlei

gedetailleerde informatie. Dus laat mij nou een modus zoeken die tegemoet komt aan de wens van de Kamer. Als het nodig is, kan ik wel nog een onderscheid maken tussen vertrouwelijk en niet vertrouwelijk, maar een aantal dingen kan ik ook gewoon echt niet delen. Ik denk dat ik een modus kan vinden die aan de geest van de motie tegemoetkomt. Mijn voorstel zou zijn om dan de motie oordeel Kamer te geven en bij zo'n eerste rapportage te kijken of dit nou is wat de heer Sneller en ook anderen in de Kamer zich voorstellen bij transparant rapporteren. Nu ik de kool en de geit gespaard heb, kan ik vertellen dat de motie op stuk nr. 7 voor lenW is.

De motie op stuk nr. 8 van de heer Nijboer gaat over arbeidsomstandigheden. Een begrijpelijke motie, die ik oordeel Kamer geef.

De motie op stuk nr. 9 van de heer Nijboer over de ketenpartners, zoals die zo mooi heten, kan ik ook oordeel Kamer geven, want ik vind het belangrijk dat dat gebeurt. Ik denk dat het overigens ook helpt dat wij dit debat voeren over dit onderwerp en dat er ook nog een aanmoediging vanuit dit huis, naast alles wat er al over besproken is, wordt gelegd. Dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 10 ligt op het terrein van lenW.

De motie op stuk nr. 11 van de heer Van Raan over een sociaal plan moet ik in deze vorm ontraden. De regering is hier niet aan zet. Wat ik wel tegen de heer Van Raan kan zeggen is dat wij überhaupt altijd vinden dat waar dit type problematiek speelt en er een sociaal plan moet komen, dat een, zoals de heer Van Raan het verwoordt, goed sociaal plan moet zijn. Dat moet op een respectvolle manier tot stand komen met de medewerkers. Daar is KLM overigens ook zeer toe genegen. Maar ik vind dat ik dat bij de onderneming moet laten, juist gegeven wat we besproken hebben over wat nou allemaal wel en niet vanuit dit huis geregeld zou moeten worden. Dus hier geldt dat niet alleen de regering niet aan zet is, maar ook dat, zoals dat zo mooi heet, in der Beschränkung zeigt sich erst der Meister.

De motie op stuk nr. 12, ook van de heer Van Raan, moet ik ontraden. We hebben juist geprobeerd uit te leggen dat we op alle mogelijke manieren tegemoetkomen aan dat kader.

De moties op stuk nrs. 13, 14, 15 en 16 liggen op het terrein van lenW.

De motie op stuk nr. 17 van Stoffer en Slootweg ligt ook een beetje in het kleurbad. Ben je echt principieel, dan zou je moeten zeggen dat we hier als Kamer en kabinet juist niet meer moeten doen. Maar ik hoor op allerlei terreinen graag bij de school van de rekkelijken. Dus ik interpreteer de motie als volgt. Niettegenstaande de afspraken die al met KLM zijn gemaakt en de vrijheid die de onderneming moet hebben om dit te kunnen doen, geldt ook hier dat een salaris van anderhalf keer modaal nog steeds iets fundamenteel anders is dan een salaris van boven de drie ton. Als je dat perspectief meeneemt, houd je voldoende vrijheid bij de onderneming en kan de motie oordeel Kamer krijgen.

De motie op stuk nrs. 18 en 19 zou ik...

De voorzitter:

De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Als we het hebben over een goed sociaal plan, zegt de Minister: daar ga ik niet over, ontraden. En dan gaat het heel specifiek over het beetje ontzien van anderhalf keer modaal, in dezelfde context eigenlijk, en dan zegt hij «oordeel Kamer». Ik vind dat toch een beetje vreemd. Het is voldoende als de Minister erkent dat het een beetje vreemd is.

Minister Hoekstra:

Dan gaan we bijna terug naar artikel 1 van de Grondwet: gelijke gevallen gelijk behandelen, ongelijke gevallen ongelijk. We moeten goed kijken naar wat er staat in het dictum. Ik wil het er nog wel even bij pakken. De

motie van de heer Van Raan verzoekt om te komen tot. De regering gaat er niet over, maar ik zou best de boodschap van een sociaal plan willen overbrengen. Maar de motie verzoekt de regering om tot een goed sociaal plan te komen en wij zijn geen partner in het komen tot een goed sociaal plan. Dat is anders dan de motie van Stoffer en Slootweg, die ik overigens al in een bepaald kleurbad heb gelegd en waar ik een aantal kwalificerende dingen over heb gezegd, waarin de regering wordt verzocht om aan te dringen. Dat is precies de precisie waar de heer Van Raan nog om verzocht. Maar ik dank hem zeer voor zijn opmerkingen, zijn moties en ook zijn precisie.

De voorzitter:

Het woord is aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb ook nog een overzichtelijk aantal vragen. De heer Graus heeft gevraagd wie de kosten van de bijmengverplichting gaat betalen. We zijn actief bezig om dat in Europees verband te doen. De Europese Commissie zal eind van dit jaar met een voorstel komen waarin dan ook bekeken wordt hoe de additionele kosten precies verdeeld moeten worden. In het E4tech-onderzoek dat ik u nog niet zo lang geleden heb doen toekomen, was berekend – heel globaal, zeg ik erbij, ook alvast in de richting van de heer Stoffer – dat bijmenging van 14% in 2030 gemiddeld € 7 zou gaan kosten per ticket voor een korteafstandsvlucht en € 33 voor een langeafstandsvlucht. Daar zit natuurlijk heel veel variatie tussen, maar dan hebt u een grove indicatie van wat die bijmenging zou kunnen gaan kosten. Ik verwijs verder naar dat rapport.

Hoe snel gaat de daling van de nachtvluchten? Dat was nog een vraag van de heer Bruins. Dat hangt onder andere van de Kamer af. De eerste 3.000 worden hopelijk zeer binnenkort al vastgesteld in LVB-1, en de andere in LVB-2. Het is dus ook afhankelijk van hoe snel we die luchthavenbesluiten kunnen nemen, want daarin nemen we het op.

Dat waren de vragen die er waren. Dan snel door de moties heen.

De motie op stuk nr. 3 van de heer Alkaya verzoekt de regering om een vermindering van het aantal nachtvluchten niet afhankelijk te maken van uitbreiding van Lelystad Airport. Er is geen direct verband, heb ik al aangegeven. Er vindt aparte besluitvorming voor plaats. Ik kan nu eenmaal niet ontkennen – het is gewoon een feit – dat als Lelystad Airport opengaat, KLM makkelijker nachtvluchten kan verminderen. Dat kan ik niet ontkennen. Dus deze motie ontraad ik.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 7 van de heer Paternotte. Hij verzoekt om een uitsterfconstructie voor slots die niet voor 80% zijn benut. Ik had zelf al aan de slotcoördinator gevraagd om dit voor ons in kaart te brengen. Als ik het verzoek van de heer Paternotte om het onderzoek zo mag invullen dat we dat juist via de slotcoördinator doen, kan ik deze motie oordeel Kamer geven. Dan hoeven we niet apart nog weer een ander onderzoeksbureau of iets daarvoor in te huren. De slotcoördinator is bij uitstek degene die dit goed kan beoordelen. Als ik de motie zo mag invullen, is ze oordeel Kamer.

De heer Paternotte (D66):

Ik zou ook eigenlijk niet weten wie dat anders zou moeten doen dan de slotcoördinator, want die zou de wet ook inderdaad moeten uitvoeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan loopt het zelfs al. Dat is helemaal prima.

De heer Paternotte (D66):

Dat is een blijde verrassing. Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, dat is ook wel weer eens leuk, toch, later op de avond.

De motie op stuk nr. 10 «spreekt uit» – die hoef ik niet te doen.

De motie op stuk nr. 15 is eigenlijk een herhaling van de motie van de heer Alkaya. Om dezelfde reden ontraad ik die.

De motie op stuk nr. 16 verzoekt de regering om alle nachtvluchten af te schaffen. Het zal de heer Van Raan niet verbazen dat ik die ook ontraad.

De motie op stuk nr. 18 van de heer Stoffer verzoekt om de kosten die gemaakt moeten worden door KLM om aan de voorwaarden voor verduurzaming te voldoen, in kaart te brengen. Ik kijk de heer Stoffer even aan, want ik wil hem straks niet teleurstellen. Ik wil deze motie graag oordeel Kamer geven, maar begrijpt hij dan wel dat het indicatief kan zijn? Ik zou het op hoofdlijnen inzichtelijk kunnen maken, maar nooit precies. Als ik het zo mag opvatten, zou ik de motie oordeel Kamer willen geven.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het gaat me om inzicht, dus «indicatief» is een hele goede invulling daarvan. Ik ben dus niet teleurgesteld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 19. Die ziet eigenlijk op hetzelfde als de motie van de heer Stoffer, maar gaat wel een stap verder, want dan moet ik ook nog de implicaties voor de concurrentiepositie van KLM helemaal in kaart brengen. Dan wordt het wel een heel ingewikkelde exercitie. Ik vind het al heel moeilijk om te voldoen aan de motie van de heer Stoffer. Daarom zei ik «indicatief». Als ik dat dan ook nog weer zou moeten afzetten tegen alle andere concurrenten, gaat me dat te ver. Ik hoop dus dat de heer Van Haga tevreden is met de reactie op de motie van de heer Stoffer, want deze motie moet ik, omdat ze te complex is, ontraden.

De **voorzitter**:

Ik zie nog de heer Graus, de heer Van Haga, en volgens mij is op de motie op stuk nr. 13 nog niet gereageerd.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat hadden de heren achter mij ook in de gaten, want die heb ik nu ook snel nog gekregen. Die hadden we net nog niet, denk ik. Daar zal ik op reageren, maar misschien wil de heer Van Haga nog interrumpen?

De **voorzitter**:

Laten we beginnen met de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Ik heb een vraag, want ik moet mijn fractie kunnen adviseren. In de motie van de heer Stoffer staat een fout. Dat ben ik niet van de SGP gewend. Er staat «het verduurzaming». Dat moet «het verduurzamen» zijn. Dat ben ik echt niet van de SGP gewend. Maar kan de heer Stoffer dat helemaal weglaten? Er staan dingen in die feitelijk niet waar zijn. Wij kunnen de motie dus niet steunen. Mogelijk kan hij dat nu veranderen, want ik moet straks aan mijn fractie advies geven. Dus als hij de tweede overweging weg kan halen, kan ik de motie steunen, anders niet.

De **voorzitter**:

Dan de heer Van Haga.

De heer **Van Haga** (Van Haga):

Ik zie persoonlijk niet zoveel verschil tussen de moties, maar de implicatie voor de concurrentiepositie is natuurlijk wel van belang. Dat kan ook indicatief. Het hoeft echt geen onderzoek van € 30.000 te zijn, maar gewoon een beschouwing om dat indicatief in kaart te brengen. Dat

vraagt de motie-Stoffer ook. Je hoeft daarvoor ook echt niet elke luchtvaartmaatschappij te onderzoeken. Als er een indicatie kan worden gegeven dat het bijvoorbeeld in lijn is met wat de rest doet, of volslagen niet, dan hebben we in ieder geval een indicatie. Ik denk dat ik daar tevreden mee kan zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben in een coulante bui. Als we dat zeer indicatief kunnen aangeven en we KLM hiermee niet in een onmogelijke positie brengen waardoor ze de concurrentie niet meer aankunnen, dan kan ik ermee leven.

Dan was er nog de motie op stuk nr. 13. Die verzoekt de regering het effect van het voorgestelde staatssteunpakket voor KLM te toetsen aan de hand van de Monitor Brede Welvaart en tot die tijd geen onomkeerbare stappen te zetten. Het zal de heer Van Raan niet verbazen dat wij die motie ontraden.

De **voorzitter**:

Heeft de motie op stuk nr. 19 nu oordeel Kamer gekregen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Oké, dan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, in de sfeer van «indicatief» bezig zijn. Zou het helpen, zo vraag ik de Minister vriendelijk, als ik «tot die tijd geen onomkeerbare stappen te zetten» schrap en dat het een indicatie is van wat de impact zou kunnen zijn? Voor de Miljoenennota gaat het bijvoorbeeld ook gebeuren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het blijft ontraden, want ik vind het op dit moment echt te ver gaan. De Algemene Rekenkamer doet onderzoek en dat lijkt me al prima.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de heer Stoffer of hij met een gewijzigde motie komt.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik verander het woordje «het» in «de», maar verder niet.

De **voorzitter**:

Dan zijn we er bijna doorheen. Ik kom op het hoogtepunt van deze avond: de toezeggingen.

- De Minister van Financiën zegt aan de heer Sneller toe de Kamer te informeren alvorens de tweede tranche van de overeengekomen leningen wordt uitgekeerd, en zegt tevens toe de Kamer op de hoogte te houden van de voortgang van het herstructureringsplan.
- De Minister van Financiën zegt aan de heer Sneller toe de Kamer te blijven informeren over de toezichtrol van de state agent en het escalatiemechanisme dat met die rol gepaard gaat.

Wat is de termijn of frequentie?

De heer **Sneller** (D66):

Als het zich voordoet?

Minister **Hoekstra**:

Zal ik gewoon de eerste keer dat we informatie verschaffen een statusupdate geven? Laten we dan ook kijken wat dan een logische frequentie is. Ik denk dat we daar echt wel uit komen.

De **voorzitter**:

De overige toezeggingen.

- De Minister van Financiën zegt toe aan de heer Graus om na het zomerreces schriftelijk terug te komen op de voortgang van de uitvoering van de motie-Van Dijk/Graus.
- De Minister komt schriftelijk terug op de vraag van de heer Van Raan over de rentes die banken ontvangen.

Over de begroting en de moties wordt morgen gestemd, volgens mij al bij de eerste stemronde. Daarmee komt een einde aan dit wetgevingsoverleg. Ik dank iedereen voor zijn bijdrage aan dit debat. Dank!

Sluiting 00.05 uur.