

Vergaderjaar 2009–2010

29 232

Fusie KLM en Air France

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 26 mei 2010 inzake verlenging van staatsgaranties inzake Air France KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 6).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 september 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Harbers, M.G.J. (VVD), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Bosman, A. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppéus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Vacature (D66) en Vacature (D66).

1

Waarop baseert u uw constatering dat de fusie tussen Air France en KLM een succes is geworden? Kunt u toelichten welke factoren zich anders hadden ontwikkeld zonder deze fusie?

De vooruitzichten van KLM als zelfstandige luchtvaartmaatschappij waren in 2003 niet gunstig. De economische situatie was moeilijk in de luchtvaart en in deze sector was sprake van een versnelling in de consolidatie, waarbij zich aftekende dat slecht een zeer beperkt aantal wereldwijd opererende allianties zou overblijven. Zonder aansluiting van KLM bij een sterke Europese partner en daarmee bij één van de overblijvende allianties was het niet ondenkbeeldig geweest dat KLM zou marginaliseren tot een Europese maatschappij met een beperkt intercontinentaal routenetwerk. Dit zou ook grote consequenties hebben gehad voor de netwerkqualiteit en mainportpositie van Schiphol. Zoals in de Luchtvaartnota is aangegeven is de netwerkqualiteit van groot belang voor de Nederlandse economie, concurrentiekracht, werkgelegenheid en positie als vestigingsland. Door de fusie is een sterke combinatie ontstaan die zich in de concurrentiestrijd met de andere grote allianties tot op heden goed staande weet te houden, waarbij de kwaliteit van het netwerk op Schiphol zich positief heeft ontwikkeld. Mijn ministerie heeft periodiek een «monitor-onderzoek» laten uitvoeren door SEO naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol in vergelijking met die op de luchthaven Parijs Charles de Gaulle en naar de naleving van de staatsgaranties over netwerkqualiteit. Deze monitor toont onder meer aan dat er sprake is van een evenwichtige ontwikkeling van de beide hubs Schiphol en Parijs Charles de Gaulle. Ook is het aantal bestemmingen van KLM vanaf Schiphol sinds 2004 per saldo gegroeid.

2

Is het juist dat 50,4% van de aandelen in KLM in handen is van de overheid en de twee administratiekantoren? Hoe vaak maken de administratiekantoren gebruik van hun stemrecht? Wie zit er in het bestuur van de administratiekantoren?

Het percentage dat in handen is van de Nederlandse Staat en de twee Nederlandse stichtingen (Stichting Administratiekantoor I en Stichting Administratiekantoor II) is 50,33%. Administratiekantoren maken normaliter alleen gebruik van hun stemrecht tijdens vergaderingen van aandeelhouders, dus in principe een maal per jaar. Het bestuur van beide stichtingen bestaat uit ieder drie personen. Uit overwegingen van privacy vind ik het niet wenselijk om de namen van deze personen hier te noemen. Indien gewenst kunnen deze namen vertrouwelijk ter inzage bij de griffie van de Kamer worden gelegd.

3

Is de staat nog steeds houder van de optie op de preferente aandelen van in totaal 50,1%?

Nee, bij de fusie is afgesproken dat deze optieovereenkomst voor maximaal 6 jaar zou gelden vanaf het startpunt van de fusie in mei 2004. In mei 2010 is deze overeenkomst dus verlopen. Op grond van deze optieovereenkomst kon de Nederlandse Staat 50,1% van het totale KLM aandelenkapitaal verwerven, in het geval van luchtvaartpolitieke problemen met een ander land, dat van mening zou zijn dat niet wordt voldaan aan de nationaliteitseisen inzake eigendom van en zeggenschap over KLM. Alle partijen zijn van mening dat een dergelijke optieovereenkomst onder de huidige omstandigheden een zeer beperkte waarde zou hebben. Dit vanwege de voortgaande mondiale consolidatie en toegenomen acceptatie daarvan en ook de voortgaande vervanging van

nationale clausules door EU clausules over eigendom en zeggenschap in luchtvaartverdragen.

Verder is het onder de huidige omstandigheden, gezien ook het staatsdeelnemingenbeleid, weinig realistisch om te verwachten dat de Staat daadwerkelijk een meerderheidsbelang in KLM zou verwerven. Verder heeft, zoals in mijn brief van 26 mei 2010 is aangegeven, de overheid nu 5,9% van de KLM aandelen en is 44,4% van het stemrecht in handen van twee Nederlandse stichtingen (tezamen 50,33%). Door alle partijen is geconcludeerd dat hiermee, tezamen met andere factoren zoals de nationaliteitsverhouding onder de bestuurders, in voldoende mate wordt voldaan aan de internationale luchtvaartpolitieke eisen inzake eigendom en zeggenschap.

4

Wat is uw formele de rol bij de verlenging van de staatsgaranties? Wat waren de mogelijke opties?

De overeenkomst inzake de state assurances is in 2003 getekend door (gemachtigden namens) de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën. Gezien de inhoud van de te verlengen afspraken had ik het voortouw bij de besprekingen, maar dit is gebeurd in nauw overleg met mijn ambtgenoot van Financiën. Zonder interventie zouden de staatsgaranties volledig verlopen. De luchtvaart is een dynamische sector en Air France KLM is een private onderneming die in een zeer concurrerende omgeving flexibel moet kunnen opereren. De te verlengde afspraken moesten daarom ook voor Air France KLM werkbaar en acceptabel zijn. Ik heb me daarom geconcentreerd op verlenging van de kern van de afspraken zoals in mijn brief van 26 mei omschreven.

5

Blijven de naam en het logo van de KLM ook in de toekomst behouden, gezien het feit dat in 2004 is afgesproken dat de KLM nog tenminste 5 jaar merknaam en logo zou behouden?

Het behoud van de naam en logo van KLM maakte onderdeel uit van de zogenaamde KLM assurances, dat betrof de garanties aan KLM die bij de fusie zijn gegeven. Deze afspraken waren geen onderdeel van de State assurances. De KLM assurances zijn 5 jaar na de fusie, dus in mei 2009, vervallen. Er zijn overigens geen indicaties dat Air France KLM de naam en het logo van KLM, die mijns inziens een niet geringe economische waarde vertegenwoordigen, wil laten verdwijnen.

6

De afspraken die gemaakt zijn in 2003 zijn «voor onbepaalde tijd» verlengd. Kunt u aangeven wat dit in de praktijk inhoudt? Hebben de afspraken nu een oneindige duur? Of kunnen ze ieder moment opgezegd worden? Hoe ziet een eventuele opzeggingsprocedure er uit? Wie beslist uiteindelijk over het opzeggen van de afspraken?

De geldigheid van de afspraken wordt verlengd voor de periode na 2012 voor onbepaalde tijd. Air France KLM kan de afspraken na 2012 opzeggen met een opzegtermijn van 9 maanden. Er is geen nadere procedure vastgelegd. Uiteraard zal voorafgaand altijd overleg plaats vinden.

7

Bij de initiële overeenkomst in 2004 was er naast de afspraak over de multi-hubpositie van Schiphol (in relatie tot de fusie KLM Air France) ook een afspraak over de kwaliteit en kwantiteit van het netwerk. Deze afspraak gold voor de periode van 5 jaar. Is er voor de komende periode ook een afspraak gemaakt over de kwantiteit en kwaliteit van het netwerk?

Zijn er nog andere verschillen in de gemaakte afspraken ten aanzien van de eerder gemaakte afspraken?

In de state assurances van 2004 was op het gebied van netwerkqualiteit een afspraak over intercontinentale sleutelbestemmingen opgenomen. Dit betrof voor wat betreft KLM een lijst van 42 bestemmingen in het KLM netwerk waarop KLM in principe zou moeten blijven vliegen gedurende een periode van 5 jaar. Overigens golden daarbij enkele nadere voorwaarden. Zo was de clause opgenomen dat een dergelijke intercontinentale sleutelbestemming uit de lijst kon worden geschrapt wanneer deze structureel verliesgevend zou worden. Deze afspraak is in mei 2009 verlopen. Air France KLM heeft zich goed aan deze afspraak gehouden en verder is per saldo is het aantal bestemmingen van KLM sinds 2004 gegroeid. De luchtvaart is een zeer dynamische sector, het belang van bestemmingen kan in een paar jaar tijd snel veranderen, ook onder invloed van ontwikkelingen in de mondiale economie. Derhalve maakt het MoU geen specifieke afspraken op bestemmingen, maar verlengt wel het wederzijdse strategische commitment ten aanzien van de beide netwerken en het dual hub systeem.

8

Er wordt nu gekozen voor een Memorandum of Understanding. Is een dergelijke overeenkomst stevig genoeg om op basis hiervan verder te werken? Waarom wordt er niet voor gekozen om de afspraken wettelijk te verankeren?

Verlenging in de vorm van een Memorandum of Understanding maakte het mogelijk om snel en op een efficiënte wijze tot nieuwe afspraken te komen. Verlenging in de vorm van privaatrechtelijke overeenkomsten zou een langdurig proces met zich mee hebben gebracht. Met dit MoU heeft het bestuur van Air France KLM en KLM zich gecommitteerd om de kern van de state assurances te behouden en ook gezien de ervaringen met de naleving van afspraken tot nu toe heb ik er het volste vertrouwen in dat ook dit MoU een goed fundament biedt voor de toekomst.

9

Bent u bereid de Kamer inzicht te geven in het Memorandum of Understanding?

Het MoU is niet als zelfstandig stuk leesbaar vanwege de verwijzingen naar de achterliggend privaatrechtelijke overeenkomsten uit 2004. Het MoU wil ik op gelijke wijze behandelen als de achterliggende overeenkomsten. De inhoud van dit MoU is in mijn brief van 26 mei beschreven.

10

Zijn in de hernieuwde afspraken met Air France en KLM ook wederom afspraken opgenomen over de bediening van een aantal concrete intercontinentale bestemmingen, zoals bedoeld in uw brief?

Zie het antwoord op vraag 7.

11

In hoeverre kan één van de betrokken partijen de afspraken, die nu voor onbepaalde termijn gemaakt zijn, beëindigen?

Zie het antwoord op vraag 6.

12

Hoe reëel is het concept van de «dual hub»? Hoe worden de twee hubs (Amsterdam en Parijs) met elkaar verbonden? Deelt u de mening dat het niet veel voor komt dat reizigers een vlucht nemen naar Parijs, vervolgens de trein of vliegtuig nemen naar Amsterdam, en daar een vervolgvlucht nemen naar een andere bestemming? Kunt u uw antwoord met cijfers onderbouwen? Deelt u de mening dat de «dual hub» niet leeft bij de consument?

Zoals in mijn brief van 26 mei is aangegeven is de afspraak verlengd dat Air France KLM opereert met een multi-hub systeem waarbij zowel Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en intercontinentale hub de hoekstenen zijn. Het gaat er daarbij niet om zoals in de vraag genoemd dat passagiers voor één reis zowel op Schiphol als Parijs CDG zouden moeten overstappen. De essentie is dat Air France KLM met twee volwaardige hubs opereert die elk een uitgebreid netwerk bieden. Daarbij wordt het aantal vluchtmogelijkheden aanzienlijk vergroot doordat via een overstap op Parijs CDG (bij vertrek/aankomst op Schiphol) dan wel een overstap op Schiphol (bij vertrek/aankomst op Parijs CDG) nog een aanzienlijk groter aantal luchthavens (bestemming/herkomst) te bereiken is dan via een directe vlucht van of naar Parijs CDG of Schiphol. In de VS zijn er al jaren succesvolle voorbeelden van dergelijke multi hub systemen, maar ook in Europa, waarbij Parijs CDG – Schiphol al meer dan 5 jaar commercieel succesvol is.

13

Met welke nationale luchtvaartautoriteiten is afgesproken om de bestaande routevergunningen te houden? Wat houden deze afspraken precies in? Worden dergelijke afspraken ook met andere luchtvaartmaatschappijen gemaakt? Kunt u uw antwoord nader onderbouwen?

Bij deze afspraak gaat het, voor wat betreft routevergunningen met betrekking tot KLM, om mijn departement. Markttoegang (verlening van verkeersrechten) is in de luchtvaart gereguleerd op basis van bilaterale luchtvaartverdragen van Nederland met andere landen en in toenemende mate ook op basis van EU verdragen met derde landen. Op basis van deze luchtvaartverdragen kunnen in Nederland gevestigde communautaire luchtvaartmaatschappijen bij de minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek indienen om aangewezen te worden om op bepaalde routes te opereren. De betrokken landen worden vervolgens per diplomatieke nota op de hoogte gesteld van deze aanwijzing. Daarnaast verleent de minister van Verkeer en Waterstaat desbetreffende luchtvaartmaatschappij een routevergunning. De afspraak in de state assurances houdt in dat KLM er zich voor inzet de verleende routevergunningen te behouden. Deze kunnen namelijk in het gedrang komen wanneer een luchtvaartmaatschappij toegewezen verkeersrechten op een bepaalde bestemming niet of onvoldoende gebruikt en een andere in Nederland gevestigde communautaire luchtvaartmaatschappij aanspraak op deze rechten wil maken. Ook zou het desbetreffende derde land bezwaar kunnen maken tegen een door Nederland aangewezen luchtvaartmaatschappij wanneer dat derde land bijvoorbeeld twijfels zou hebben of deze maatschappij voldoet aan de overeengekomen nationaliteitseisen.

14

Welke rol hebben de regionale luchthavens in het netwerk van KLM? Kunt u dit toelichten?

De Nederlandse regionale luchthavens zijn geen onderdeel van het netwerk van KLM. De regionale luchthavens van nationale betekenis (Rotterdam, Groningen, Maastricht, Lelystad en Twente) en Eindhoven als militaire luchthaven met civiel medegebruik hebben gezamenlijk met

Schiphol wel een rol bij het aanbieden van het netwerk van verbindingen van en naar Nederland. Hierbinnen hebben de luchthavens Eindhoven en Lelystad een rol in het accommoderen van de nationale capaciteitsvraag. Dit zodat op Schiphol binnen het met de omgeving en uw Kamer overeengekomen plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen er tot 2020 ruimte blijft voor de afhandeling van het mainportgebonden verkeer. In het Aldersadvies van 1 oktober 2008, het kabinetsstandpunt hierover van 10 oktober 2008 (Kamerstukken II 2008/2009, 29 665, nr. 119) en de Luchtvaartnota van april 2009 wordt hier verder op ingegaan.