

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

De vaste commissie voor Financiën heeft op 1 maart 2019 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over zijn brief van 26 februari 2019 over de aankoop van aandelen Air France-KLM. (Kamerstuk 31 936, nr. 579).

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Freriks

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het besluit van de regering om een belang te nemen in Air France-KLM. Hiermee worden enerzijds de Nederlandse belangen bij Air France-KLM behartigd, anderzijds het Nederlandse commitment aan het Frans-Nederlandse samenwerkingsverband onderstreept. Deze leden hebben nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister inzake de aankoop van de aandelen Air France-KLM.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de aankoop aandelen Air France-KLM van 26 februari 2019. Voor vragen over deze brief en overige vragen verwijzen de leden van de CDA-fractie naar hun inbreng voor het verslag bij de Incidentele suppletoire begroting Air France-KLM van 1 maart 2019.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het besluit van het kabinet om een aandelenbelang van 14% in Air-France-KLM S.A. te verwerven. Naar aanleiding van deze noodgreep en de begeleidende Kamerbrief van de Minister van Financiën heeft de D66-fractie nog enkele vragen over de aankoop en de achterliggende ratio van dit besluit.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de berichten over de aankoop en hebben hier veel vragen bij.

De leden van de SP-fractie steunen de stap om via aandelenverwerving een gelijkwaardigere positie in het moederbedrijf van KLM te krijgen, dan tot nu toe het geval was. Deze leden hebben dit meermaals in de Kamer uitgesproken en ook via stemgedrag kenbaar gemaakt. De leden van de SP-fractie hebben nog wel vele vragen over de directe aanleiding, het moment van aankoop, het proces en de positie van de Kamer met betrekking tot de aanschaf.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het nemen van een aandelenbelang van 14% in de holding Air France-KLM. De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het belang van KLM voor de werkgelegenheid, het netwerk en de goede verbindingen voor de Nederlandse economie. Deze verdienen een goede bescherming. De afgelopen tijd heeft laten zien dat bescherming van onze publieke belangen onder druk staat. De leden van de PvdA-fractie hebben vragen over de aandelenkoop zelf, de effectiviteit van de methode, de houding van de Franse staat, de transactie en de gekozen procesgang om buiten het budgetrecht van de Kamer te handelen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over de brief.

De leden van de PvdD-fractie zijn onaangenaam verrast door de beslissing om voor 744 miljoen euro aandelen Air France-KLM te kopen. Deze leden hebben daarover de nodige vragen en opmerkingen.

Afspraken rond samenvoeging Air France-KLM

De leden van de PVV-fractie willen weten welke afspraken met het samengaan van Air France en KLM tot Air France-KLM zijn gemaakt over het publieke belang en welke afspraken er zijn gemaakt over de samenwerking tussen Air France, KLM en de Franse en Nederlandse staat.

Voorts vragen de leden van de PVV-fractie of de Minister kan concreteriseren op welke wijze deze samenvoeging voor KLM goed heeft uitgepakt, in termen van omzet, aantal passagiers en netwerkverbindingen. Hoe hoog was de omzet vóór 2003 en hoe hoog is deze nu? Kan de Minister dezelfde vergelijking maken voor het aantal passagiers en netwerkverbindingen?

De leden van de D66-fractie spreken de hoop uit dat het kabinet in overleg met Frankrijk alsnog naleving van de gemaakte afspraken, tijdens de fusie, in 2003 overeenkomt, namelijk een gelijkwaardige en gelijktijdige afbouw van aandelen om een gelijkwaardige zeggenschap te garanderen. Kan het kabinet bevestigen dat dit ook de inzet is van het kabinet bij het overleg in de werkgroep zoals die is overeengekomen na het overleg tussen ministers Le Maire en Hoekstra eerder vandaag (1 maart 2019)? Deze leden waren overigens tevreden met de harmonieuze conclusies die naar aanleiding van dit overleg gepubliceerd zijn.

De leden van de D66-fractie noemen dat tijdens de fusie van Air-France en KLM in 2003–2004 er verschillende afspraken zijn gemaakt over de medezeggenschap en het aandelenbelang van de Franse Staat en Nederlandse Staat, meer in het bijzonder over de gelijkwaardige afbouw van die belangen.

- Kan het kabinet in detail toelichten welke afspraken er zijn gemaakt tussen de twee staten tijdens de fusie?
- Wat is precies de afspraak geweest met Frankrijk in 2003 ten aanzien van de afbouw van aandelenpakketten in Air-France en KLM?
- Welke termijnen zijn er opgenomen in de fusie-afspraken?
- De aan het woord zijnde leden realiseren zich dat het kabinet niet wil zwartepieten over het verleden, maar deze leden menen dat het belangrijk is te weten welke lessen het kabinet heeft getrokken uit de geschiedenis rondom de fusie(afspraken) van 2003 om de huidige stap goed te kunnen beoordelen. Daarom willen zij graag weten hoe het kabinet beoordeelt wat destijds is afgesproken en welke verwachtingen daar over bestonden dan wel gewekt zijn?
- Kan het kabinet tevens aangeven wat naar zijn oordeel terugblikkend anders had moeten worden geregeld of afgesproken – in 2003 of op cruciale momenten sindsdien – om deze «onorthodoxe» stap te voorkomen.

De leden van de SP-fractie zouden graag een uitgebreide reflectie krijgen op de fusie annex overname in 2003. Is er sprake geweest van een misrekening toen er werd uitgegaan van het ontstaan van Europese luchtvaartorganisaties waarin staatsbelangen minder voor zouden komen? Hoe is destijds de beoordeling van de continuïteit van zowel KLM als Schiphol gewogen? Als de regering zegt dat met de aandelenaankoop het machtsevenwicht beter wordt, erkent zij dan dat hier in 2003 onvoldoende oog voor is geweest?

Transactie en aandeelhouderschap

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat het instrument van een staatsdeelneming slechts bij uitzondering moet worden toegepast en dat tijdelijkheid dan het uitgangspunt is. Deelt de regering dit uitgangspunt en streeft ze in de komende besprekingen naar een exit van beide overheden? De leden van de VVD-fractie vragen of deze stap bredere effecten heeft op het staatsdeelnemingenbeleid of dat het gezien moet worden als «sui generis». Heeft de regering de afgelopen maanden nog andere strategische opties overwogen dan die in de brief genoemd? Zo ja, welke? Hoe vaak is de afgelopen jaren op regeeringsniveau over de strategische toekomst van Air France en KLM gesproken? Kan het kabinet

aangeven welke gebeurtenis de spreekwoordelijke druppel was om over te gaan tot de aandelenkoop? Kan het kabinet bevestigen dat de Nederlandse regering indertijd niet vooraf is geïnformeerd over een groot belang dat China Eastern en Delta zouden krijgen in Air France KLM? Was dit naar hun oordeel wel passend geweest?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag welke financiële en juridische partijen betrokken waren bij deze transactie. Waren deze partijen ook al in de vorige regeringsperiode betrokken, of zijn ze recent aangesteld?

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd welke zeggenschapsmeldingen in deze transactie van kracht waren op basis van de statuten, de Franse wetgeving en de Nederlandse wetgeving. Welk belang had de Staat kunnen opbouwen zonder een verplicht openbaar bod op alle aandelen te moeten doen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat een belang van 14% in de holding Air France-KLM geen formele invloed kan geven op de bescherming van Nederlandse publieke belangen, maar vooral de informele positie van de Staat der Nederlanden versterkt. Deelt het kabinet deze constatering?

Kan uitgebreider worden ingegaan worden op de budgettaire verwerking van de aankoop, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Lopen alle mutaties in staatsdeelnemingen rechtstreeks in de EMU-schuld in plaats van in het saldo? Geldt dit ook voor verkopen in plaats van aankopen? Hebben waardeveranderingen van het belang een effect?

De leden van de PVV-fractie willen weten welke staatsgaranties er in 2010 zijn verlopen en welk deel er is verlengd.

Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten wat voor negatieve gevolgen de mogelijkheid voor Air France-KLM om de staatsgaranties eenzijdig met een opzegtermijn van negen maanden te beëindigen kan hebben voor de Nederlandse staat.

Ook willen de leden van de PVV-fractie weten waarom het kabinet ervoor gekozen heeft om het aandelenbelang via ABN AMRO te verwerven.

Voorts willen de leden van de PVV-fractie weten met hoeveel de rentelasten zullen toenemen als gevolg van de uitgaven van 680 miljoen euro. Ook merken de leden van de PVV-fractie op dat het kabinet hogere opbrengsten voor de Staat verwacht. Waar baseert het kabinet dit op en hoe hoog zullen deze opbrengsten naar verwachting zijn? Verder willen de leden van de PVV-fractie weten wanneer de Nederlandse staat de overige aandelen verwacht te verwerven.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister een overzicht kan geven van het huidige aandelenbelang van verschillende partijen in de holding Air France-KLM.

De leden van PVV-fractie willen weten wat voor meerwaarde het aandelenbelang van 12,68% voor de Nederlandse Staat precies heeft.

Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie naar een overzicht van het stemrecht dat verschillende partijen nu hebben binnen Air France-KLM. Klopt het dat bepaalde partijen dubbel stemrecht bezitten en dat Frankrijk 22% van het stemrecht bezit? Wat zal het stemrecht van Nederland precies zijn met het aandelenbelang van 12,68%?

Zal Nederland hierdoor tevens meer leden hebben in het bestuur?

De leden van de D66-fractie lezen in de Kamerbrief dat de aankoop van een aandelenbelang gedaan is om het publiek belang van Schiphol met haar hub-functie en KLM te waarborgen. De ministers geven aan dat het werven van een aandelenbelang één van de drie sporen is om het publiek belang veilig te stellen. Deze leden maken hieruit op dat de aandelen een middel zijn om zowel het belang veilig te stellen als de Nederlandse staat een steviger positie te geven in gesprekken met Air France-KLM over het verbeteren van de staatsgaranties en het verbeteren van de *governance*. Kan het kabinet toelichten:

- Waarom het kabinet besloten heeft om in het geheim een aandelenpakket van 14% te verwerven en dit niet te doen in overleg met de Franse staat? En kan het kabinet aangeven of meer redenen dan «uitlekgevaar» en de markt/koersgevoeligheid daarvan hier de oorzaak voor waren? Zo ja, welke? Was het wel mogelijk om in vertrouwelijkheid de Franse regering vooraf of eerder in het proces van de verwerving te informeren? Zo ja, waarom hier niet voor is gekozen?
- Wat de Nederlandse staat terugkrijgt voor het verwerven van een aandelenpakket van 14%? Op welke manier helpt dit precies het Nederlands publiek belang? Betekent dit dat de Nederlandse staat meer formele zeggenschap krijgt? Zo ja, waar zal die uit bestaan? Hoe verhoudt die formele zeggenschap zich precies tot de zeggenschap van de Franse staat en de andere grote aandeelhouders? Kunnen zij hierbij reageren op diegenen die zeggen dat de Franse staat ook vanwege andere redenen dan hun aandelenbelang – zoals het prerogatief voordrachten voor bestuursfuncties te doen – meer zeggenschap heeft?
- Op welke wijze de Nederlandse Staat haar aandelenpakket van 14% gaat inzetten als het gaat om de koers van het consortium Air France-KLM? De Minister van Financiën heeft het over een actief aandeelhouderschap, waarbij hij suggereert dat dit het midden houdt tussen passief en activistisch. Wat betekent dit precies? Bijvoorbeeld als het gaat om zijn voornemen ten aanzien van een inzet op een zo duurzaam mogelijke koers van Air France-KLM. Tevens zouden de aan het woord zijnde leden graag vernemen op welke wijze de ministers gaan zorgen dat dit aandeelhouderschap niet leidt tot het mee(be)sturen van KLM c.q. Air France-KLM tot en detail vanuit de Nederlandse politiek?
- Wat de «exit-strategie» is van het kabinet als het gaat om het aandelenpakket van 14%? Welke voorwaarden zijn hieraan gekoppeld? Oftewel, onder welke omstandigheden of na het verkrijgen van welke garanties is het kabinet voornemens dit aandelenpakket weer te verkopen?

De leden van de D66-fractie lezen dat het aankopen van een aandelenbelang in Air France-KLM al onder kabinet Rutte-II werd onderzocht door de toenmalige Minister van Financiën. Kan het kabinet in detail toelichten:

- Hoe ver de (interne) voorbereidingen onder het kabinet Rutte-II waren?
- Welke sporen er zijn verkend door het kabinet Rutte-II en door het huidige kabinet om het publiek belang van KLM veilig te stellen?
- Welke andere opties om de hub-functie van Schiphol te borgen zijn overwogen en waarom deze opties zijn afgevallen?

De leden van de D66-fractie hechten eraan dat een gezonde afstand tussen de Nederlandse staat en respectievelijk Air France-KLM en de KLM n.v. blijft bestaan. Deze leden menen dat structurele staatsbetrokkenheid bij de bedrijfsvoering van een luchtvaartmaatschappij onwenselijk is omdat het belang van Air France-KLM niet automatisch het publieke belang is, en dat bij bijvoorbeeld Air France deze banden te innig zijn.

Onderschrijft het kabinet deze mening? Zo ja, op welke wijze gaat het kabinet borgen dat er niets veranderd in de rol van de Nederlandse staat als onafhankelijke maker van luchtvaartbeleid?

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze het bedrag van 744 miljoen euro is opgebouwd door de Nederlandse staat voor de aanschaf van de aandelen? Wat voor een fee en premiums er zijn betaald aan of door ABN AMRO om een aandelenpakket van 14% te verwerven? Waarom is er voor ABN AMRO is gekozen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen van wie de aandelen zijn overgenomen. Zijn er grote pakketten aandelen van andere grote eigenaren overgenomen? Is er een partij die nu speculatieve winsten heeft behaald door deze aankoop?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe en op welke vlakken het kabinet nu meer invloed heeft op de bedrijfsvoering van Air France-KLM. Hoe gaat Nederland die invloed gebruiken? Gaat Nederland alsnog proberen om de oude afspraak tussen Nederland en Frankrijk om de deelneming van beide landen af te bouwen, te effectueren? Is deze grotere deelneming tijdelijk, zoals bij de banken, of permanent?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of in vorige kabinetperiodes is overwogen aandelen te kopen. Wat was toen de context? Waarom is daarvan afgezien?

De leden van de SP-fractie vinden het opmerkelijk dat de verwerving van de aandelen zo snel is verlopen en willen graag weten hoe de aanschaf van de aandelen precies verlopen is. Zeker omdat de aanvankelijke inschatting – geschetst bij de vertrouwelijke bijeenkomst op het Ministerie van Financiën op 19 februari jl. – was dat na twee weken pas tussen de acht en tien procent verworven zou zijn. Met welke grote partijen is precies zaken gedaan en voor welke prijs? Is er opslag betaald. Zo ja, hoeveel bedroeg die opslag? Kan de regering een overzicht geven van de daadwerkelijke aanschafprijs van de aandelen, minus de transactiekosten en eventueel betaalde opslag? Kan ook duidelijk worden gemaakt wat de transactiekosten zijn geweest en waar deze precies uit bestaan? Wat heeft bijvoorbeeld de dienstverlening van de ABN AMRO gekost? De leden van de SP-fractie vragen hoe het kan dat de verwerving van de laatste 1,32% op woensdag 27 februari 64 miljoen kostte, terwijl de beurskoers juist was gedaald.

De leden van de SP-fractie constateren dat ABN AMRO in opdracht van het kabinet in enkele dagen veel aandelen van Air France-KLM heeft opgekocht, zonder dat naar buiten is gekomen dat de Nederlandse Staat hierachter zat. Deze leden vragen of de keuze voor deze bank en het succes van deze geheime operatie verband houdt met het feit dat de Staat grootaandeelhouder is van ABN AMRO, en vraagt hoe deze operatie had kunnen verlopen als de staat geen grootaandeelhouder was geweest. Tot slot vragen deze leden hoe de selectie voor de bank precies heeft plaatsgevonden.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister nader te specificeren welke formele macht een aandelenbelang van 14% in de holding geeft. Hoe verhoudt de zeggenschap zich tot de Franse aandeelhouder die twee keer zoveel stemrecht heeft? Hoe zit dat voor de andere grootaandeelhouders (Delta Airlines, China Eastern Airlines, de werknemers)?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom een aandelenbelang van 14% voldoende invloed zou geven op de koers van KLM. Behouden de Fransen en andere grootaandeelhouders niet de overmacht? Welke statutaire en materiële macht gaat er gepaard met een belang van 14%?

Welke bevoegdheden krijgt de Nederlandse Staat wel die er nu niet zijn?
Welke bevoegdheden niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat het grootaandeelhouderschap in deze holding betekent voor de bestuursstructuur. Komen er (nieuwe) overheidscommissarissen, zo ja, hoeveel? Wat wordt de verhouding met de andere private aandeelhouders? Het bedrijf is immers beursgenoteerd. De leden van de PvdA-fractie vragen welke scenario's de Minister heeft ontwikkeld voor de reactie van de Franse zijde. Is de Minister bereid deze met de Kamer te delen? Zijn er voorbereidingen getroffen voor het geval de Franse regering besluit ook aandelen bij te kopen? Zo ja, wat zal de reactie van het kabinet zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke scenario's de Minister heeft ontwikkeld in het geval andere aandeelhouders, zoals Delta Airlines of China Eastern Airlines hun belang vergroten. Is de Minister bereid deze met de Kamer delen?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat deze actie betekent voor de interne verhoudingen binnen het bedrijf en de holding. Er was al sprake van gespannen verhoudingen. Komen die verder onder druk?

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze de Minister zijn actieve, maar niet activistische aandeelhouderschap gaat invullen. Welke doelen wil de Minister dit jaar bereiken, welke volgend jaar, welke op middellange en welke op lange termijn? Hoe worden deze vormgegeven? Gaat de Minister hierbij ook inzetten op verduurzaming van de vloot en het verbeteren van de positie van de werknemers?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de precieze strategie is om de hub-functie van Schiphol veilig te stellen. Hoe gaat de Minister dat aanpakken?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke alternatieve strategieën zijn overwogen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of andere aandeelhouders hebben gereageerd. Is bekend wat zij van het voornemen vinden dat twee Staten met gezamenlijk 28 procent van de aandelen de strategie van een beursgenoteerde onderneming voor een belangrijk deel willen bepalen? De leden van de PvdA-fractie vragen waarom is gekozen voor een vijandige bieding en niet voor een bieding in overleg. Wat zijn de regels over het informeren van de markt na het nemen van een aandelenbelang? Wanneer moet melding worden gemaakt bij de toezichthouder? Zijn die regels nageleefd?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom is gekozen voor de ABN AMRO als bank die dit heeft uitgeoefend. Zijn er meerdere partijen overwogen?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke fee voor deze transactie is betaald. Welke aandeelhouders hebben hun belang verkocht aan de Nederlandse Staat? Tegen welke prijzen? Zijn er aandelen gekocht van private equity-partijen? Zo ja, welke?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister premies heeft betaald op de beurskoers voor de aandelenpakketten. Zo ja, hoeveel bedragen die, zowel in percentage als in totaal van de betaalde 744 miljoen?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over de brief. Hoe groot is het actuele belang van de Staat in de holding Air France-KLM? Om hoeveel aandelen gaat het? Hoeveel heeft het verwerven van dit belang exact gekost?

Voorst vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of het belang daarmee even groot is als dat van de Franse Staat? En zo niet, worden daar alsnog stappen toe ondernomen?

Is overwogen om een groter belang in Air France-KLM te verwerven, zodat op korte termijn een vergelijkbaar stemgewicht als de Franse Staat zou worden verkregen?

De leden van de PvdD-fractie vragen of het klopt dat aan de aankoop van de aandelen Air France-KLM een lange voorbereiding ten grondslag ligt? Zo nee, is er sprake van een paniekbeslissing? Kan de Minister een tijdlijn overleggen van deze voorbereiding, inclusief een duiding van de keuze om op dit specifieke moment over te gaan tot de daadwerkelijke aankoop? Waarom heeft de regering besloten om de aandelen Air France-KLM te kopen op een moment vlak voor de Provinciale Statenverkiezingen? Welke andere aankoopmomenten heeft de Minister als optie beschouwd? En waarom zijn deze opties uiteindelijk afgevallен?

De leden van de PvdD-fractie vragen of het Ministerie van tevoren in kaart heeft gebracht welke bewindspersonen, ambtenaren en Kamerleden die vooraf op de hoogte van deze transactie werden gebracht aandelen van Air France-KLM in bezit hebben en derhalve een financieel belang hadden bij de aankoop van de aandelen Air France-KLM. Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de Minister dit overzicht met de Kamer delen?

De leden van de PvdD-fractie vragen of het klopt dat er 1 miljard euro gereserveerd stond voor de aankoop van de aandelen Air France-KLM?. En klopt het dan ook dat er van dit gereserveerde bedrag uiteindelijk 256 miljoen euro niet is uitgegeven? Zo nee, welk bedrag stond er dan wel gereserveerd voor deze aankoop? En welk bedrag is daarvan uiteindelijk niet uitgegeven?

In hoeverre is de Minister bereid om dit resterende bedrag te investeren in het openbaar vervoer?

In hoeverre is de Minister bereid om, via dezelfde weg als dat er geld werd vrijgemaakt voor de aankoop van aandelen Air France-KLM, nog een extra bedrag vrij te maken voor extra investeringen in het openbaar vervoer?

De leden van PvdD-fractie hebben ook de nodige vragen bij de financiële en bestuurlijke effecten van de aankoop van aandelen Air France-KLM. Wat zijn precies de jaarlijkse rentekosten van het uitgegeven bedrag van 744 miljoen euro?

Per wanneer heeft de Nederlandse staat deze lening volledig afbetaald? Hoe groot is de waardeverandering van de investering sinds donderdag 28 februari 09:00?

Klopt het dat Nederland in verhouding tot Frankrijk nog steeds relatief weinig stemmen heeft gedurende de eerste twee jaar van het eigenaarschap van de aandelen en dat Nederland derhalve nog vele jaren de aandelen in bezit zal moeten houden om daadwerkelijk afdoende inspraak te kunnen afdwingen?

Klopt het dat de Franse overheid de eerste twee jaar meer inspraak heeft dan de Nederlandse overheid en dat deze aankoop de eerste twee jaar het beoogde doel niet of in beperkte mate zal weten te realiseren? Zo nee, hoe zit het dan?

Klopt het dat, los van meer inspraakrecht, aan de aandelenomvang geen verdere materiële rechten of plichten zijn te ontlenen? Zo nee, om welke rechten gaat dit dan precies?

Kan de Minister de scenario's toelichten in het geval de Franse staat zou besluiten om tegenmaatregelen te nemen?

Wat is bijvoorbeeld de Nederlandse reactie als Frankrijk zou besluiten om haar aandeel in Air France-KLM te vergroten? Gaat de Nederlandse overheid in dat geval weer aandelen bijkopen?

Tot welke mate is de Nederlandse overheid bereid om mee te gaan in een machtsstrijd om aandelen Air France-KLM?

In welke andere sectoren heeft de Minister plannen om over te gaan op een gedeeltelijke nationalisering van bedrijven?

Economisch belang

De leden van de VVD-fractie lezen dat volgens de regering de directe en indirecte werkgelegenheid van Schiphol meer dan 113.000 banen is. In een eerder rapport van McKinsey wordt zelfs gesproken van een werkgelegenheid van in totaal 300.000 banen. Erkent het kabinet met de leden van de VVD-fractie dat de hub-functie van Schiphol essentieel is voor de Nederlandse economie? Hebben zij ook berekeningen waaruit blijkt hoeveel werkgelegenheid verloren zou gaan als die functie verloren gaat, in het bijzonder wanneer intercontinentale vluchten van KLM zouden worden verplaatst naar Parijs?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe het overleg dat sinds eind 2014 tussen de ministeries van Financiën, Economische Zaken en Klimaat, Infrastructuur en Waterstaat en Algemene Zaken plaatsvindt is verlopen en op welke wijze en wanneer er is besloten om het aandelenbelang te verwerven.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister meer situaties kan opnoemen waaruit blijkt dat het Nederlandse deel niet is meegenomen in belangrijke besluiten voor het gehele bedrijf.

Met de aankoop zien de leden van de D66-fractie een noodgreep plaatsvinden om het publiek belang van KLM en Schiphol veilig te stellen. De leden van de D66-fractie blijven het belang van goed overleg met Frankrijk benadrukken en menen dat een gezamenlijke gelijkwaardige aanpak om zowel de Franse als de Nederlandse publieke belangen veilig te stellen de voorkeur heeft. De aankoop van aandelen beschouwen deze leden als een laatste (red)middel om het Nederlandse publieke belang veilig te stellen. Zo begrijpen voornoemde leden ook de woorden van het kabinet.

Tevens vragen de leden van de D66-fractie aan het kabinet om spoor één – «het verbeteren van staatsgaranties» – nader toe te lichten. Deze leden vernemen graag in detail wat de staatsgaranties op dit moment behelzen en hoe een «verbetering van» er volgens de ministers uit moet zien.

- Wat wordt er door de ministers verstaan van het verbeteren van de «governance»?
- Wat is de precieze aanleiding geweest van de ministers om over te gaan tot het aankopen van aandelen? Tot op welke hoogte is het moment van deze actie arbitrair geweest? Had dit ook vorig of volgend jaar kunnen plaatsvinden? Of was er naar de mening van het kabinet een dwingende noodzaak om dit nu te doen?
- Wat verstaat het kabinet onder publiek belang? kan het kabinet inzicht geven in de maatschappelijke baten van KLM en Schiphol van de afgelopen vier jaar? Op welke manier draagt KLM en Schiphol bij aan de Nederlandse economie en arbeidsmarkt?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn geen tegenstander van staatsdeelnemingen of directe bestuurlijke invloed in strategisch belangrijke sectoren, die van grote invloed zijn op het functioneren van onze economie en maatschappij. Daarbij denken zij vooral aan infrastructuur, zoals (spoor)wegen, (lucht)havens, energie en financiën. Participeren in een luchtvaartmaatschappij, die doet wat alle andere luchtvaartmaatschappijen ook kunnen doen, ligt dan minder voor de hand.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen vast dat we in het geval van KLM wel te maken hebben met een hele grote werkgever waar duizenden Nederlanders hun brood verdienen. In dat geval zou bij een dreigend faillissement, een ingreep van de overheid ook gerechtvaardigd zijn. Maar

was er wel sprake van een faillissement, of ander fors verlies van werkgelegenheid? De leden van de GroenLinks-fractie stellen vast dat KLM in 2017 en 2018 een operationele winst van ruim een miljard euro heeft behaald en dat het bestuur van de holding beloofde keer op keer geen vluchten van KLM of Schiphol weg te willen halen. Was er dan wel sprake van een crisis die zo'n forse ingreep rechtvaardigt?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben daarom de volgende vragen: Wat was de directe aanleiding voor de aankoop van de aandelen? Welke analyses en studies lagen hieraan ten grondslag? Kunnen deze stukken met de Kamer gedeeld worden? Met wie (sector, marktpartijen, consultants, beursanalisten, etc.) is dit voornemen besproken?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen over er op enig moment een serieuze concrete aanleiding geweest om te denken dat Nederlandse banen op de tocht stonden. Daarnaast vragen zij of door de directie van Air France-KLM aangegeven is dat bepaalde bestemmingen van Schiphol weggehaald zouden worden.

Voorts vragen de leden van de GroenLinks-fractie in hoeverre het besluit om aandelen te kopen in de Air France-KLM-groep is gekoppeld aan het te nemen besluit over de groei van Schiphol. Klopt het dat de Air France-KLM-groep nu haar medewerking aan de toekomstige ontwikkeling van Schiphol gaat heroverwegen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of dit een voorbode is voor meer mede-eigenaarschap in andere sectoren. Gaat Nederland nu ook aandelen kopen van bedrijven met een veel belangrijker strategisch belang, zoals in de energie- of financiële sector?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe Nederland het aandeelhouderschap wil vormgeven. Wat wordt de strategische inzet van dit kabinet? Is het snel verduurzamen van de verouderde KLM-vloot een prioriteit? Gaat Nederland als aandeelhouder inzetten op partnerschappen met spoorwegmaatschappijen om vluchten op korte afstanden te vervangen door treinen? Is het strategische doel, voor bereikbaarheid van Nederland en een aantrekkelijk vestigingsklimaat, niet veel beter en goedkoper te bereiken door grip te krijgen op de slotverdeling van Schiphol dan grip proberen te krijgen op één van de bedrijven die die slots vullen?

Allereerst willen de leden van de SP-fractie aangeven dat zij het opmerkelijk vinden dat de regering één miljard euro kon en wilde vrijmaken voor het gestelde publieke belang dat gemoeid is met voornamelijk de positie van Schiphol. Zij merken op dat er meer zaken van strategisch en maatschappelijk belang zijn, zoals de bereikbaarheid van de ziekenhuiszorg. Bij het faillissement van de IJsselmeerziekenhuizen en het Slotervaart heeft de regering zich niet bereid getoond om een oplossing te forceren of zelf in te grijpen. Snapt de regering dat dit allesbehalve het beeld oproept dat deze regering er voor de mensen is? Nu het vestigingsklimaat van Nederland – via de vliegroutes op Schiphol – in het geding is, kan er wel een miljard euro gevonden worden. Hoe reageert de regering op het opmerkelijke verschil dat de tegenvaller voor huishoudens in verband met de energierekening niet gecompenseerd kan worden, maar dat voor de verwerving van eigendom in Air France-KLM wel geld is? De leden van de SP-fractie vragen de regering hier uitgebreid op in te gaan.

De leden van de SP-fractie willen graag weten welke analyse met betrekking tot strategisch bezit via staatsdeelneming er ten grondslag aan deze actie ligt. Ook willen zij weten of dit ook kan gaan gelden voor meerdere strategische posities op andere terreinen die het publiek belang raken.

De leden van de SP-fractie wensen een uitgebreid overzicht van wat de regering sinds 2014 heeft ondernomen om met de Franse regering tot overeenstemming te komen over de positie van KLM, Schiphol en het Nederlandse publieke belang. Deze leden verwachten een heldere tijdlijn. Kan de regering aangeven welke gesprekken er zijn geweest en door welke bewindspersonen. Ook willen de leden graag weten welke opties allemaal verkend zijn en zijn geprobeerd. In verschenen artikelen geeft oud-minister van Financiën Dijsselbloem bijvoorbeeld aan dat er in 2017 bijna een akkoord was over het overnemen van een gedeelte van de Franse aandelen, door de Nederlandse Staat. Is dit juist? Ook wordt gespeculeerd dat er al overgegaan wilde worden tot de aankoop van een aandelenpakket en dat dit uiteindelijk onderdeel is geworden van de onderhandeling over de positie van toenmalige voorzitter van de Eurogroep Dijsselbloem. Gesteld wordt dat de Fransen hem toch steunden bij de herbenoeming, als Nederland dan de ambitie tot de aankoop van aandelen liet vallen. De leden van de SP-fractie hechten aan een overzicht, om daarmee inzicht te krijgen in de inspanningen van de regering en te kunnen beoordelen of deze aankoop, op dit moment, te rechtvaardigen is.

De leden van de SP-fractie willen graag de juridische adviezen en analyses ontvangen die op het ministerie zijn gebruikt bij de contacten met de Franse staat met betrekking tot de positie van KLM, Schiphol en het Nederlandse publieke belang, evenals de voorbereiding die gebruikt is bij de aanschaf van de aandelen. De leden van de SP-fractie willen graag weten wat er is gebeurd sinds de brief¹ van de toenmalige Minister van Financiën, waarin hij stelde: *«Het kopen van aandelen in Air France-KLM is alleen opportuun als het een bijdrage zou kunnen leveren aan het oplossen van de uitdagingen waarmee KLM zich geconfronteerd ziet. Daarbij gaat het vooral om de omstandigheden en uitdagingen in de luchtvaartmarkt, zoals de concurrentie met low cost carriers en luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten.»* Hij stelde tevens: *«Een eventueel (beperkt) belang in Air France-KLM geeft geen directe invloed op het bestuur van Air France-KLM noch meer invloed op de gang van zaken binnen KLM.»*. Wat is er precies aan inzicht gewijzigd sinds deze brief van 23 juni 2015?

De leden van de SP-fractie willen graag een reactie van de regering op het rapport van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Mainports voorbij)² waaruit het belang van Schiphol zeker blijkt, maar ook duidelijk maakt dat vrachtverkeer belangrijk is voor de werkgelegenheid en dat het aantal vrachtvluchten juist daalt. Voorts zouden deze leden een reactie willen krijgen op de trend dat er meer met kleinere vliegtuigen rechtstreeks (point to point) gevlogen gaat worden en dat daarmee de hub-luchthavens minder interessant worden. Hoe is deze trend meegewogen in de besluitvorming?

De leden van de ChristenUnie-fractie noemen dat om redenen van het Nederlandse publieke belang heeft de Nederlandse Staat ingegrepen in de markt. Dat staat in schril contrast met hoe de afgelopen decennia (laatste decennium vorige eeuw en eerste decennium deze eeuw) door de

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2014–2015, 28 165, nr. 216.

² <https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>.

overheid werd omgegaan met publieke belangen. Denk hierbij ook het rapport van de Commissie-Kuiper in de Eerste Kamer («Verbinding Verbroken»). De actuele ontwikkelingen op de postmarkt en de voorgenomen transitie van ProRail naar een publiekrechtelijke ZBO zijn hier niet los van te zien. Is dit hernieuwde bewustzijn van Nederlandse publieke belangen en het borgen hiervan, mede gelet op geopolitieke verhoudingen en maatschappelijke opgaven, reden om in meer sectoren in te grijpen als nationale of decentrale overheden? Welke consequenties zijn voor het kabinet denkbaar met betrekking tot bijvoorbeeld de sectoren energie, openbaar vervoer, zorg, telecommunicatienetwerken en Holland Casino?

De leden van de PvdD-fractie plaatsen grote vraagtekens bij de klimaatimpact van de beslissing om voor 744 miljoen euro aandelen Air France-KLM te kopen. Gezien de enorme opgave waar alle landen ter wereld voor staan om de klimaatverandering het hoofd te bieden, is het onvermijdelijk dat de luchtvaartsector wereldwijd en in Nederland drastisch zal moeten krimpen.

Kan de Minister toelichten in hoeverre klimaatafwegingen een rol hebben gespeeld in de aankoop van aandelen in een bedrijf dat geld verdient met het verbranden van fossiele brandstoffen?

Is de Minister het met de leden van de PvdD-fractie eens dat de mogelijkheid bestaat dat deze investering zal verdampen als gevolg van een krimp van de luchtvaartsector? Zo nee, waarom niet? In hoeverre is dit realistische krimpscenario voor de luchtvaartsector meegenomen in de belangenafweging die vooraf ging aan de aanschaf van deze aandelen?

Relatie met Frankrijk

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister van Financiën verslag te doen van het gesprek met zijn Franse collega op 1 maart jl. en in het bijzonder van de vervolgspraken die daarbij zijn gemaakt. Is er ook een streefdatum geformuleerd voor de geagendeerde kwesties? Blijven de wederzijdse ministers direct betrokken bij de besprekingen? Deze leden vragen de Minister ook in te gaan op de krantenberichten die suggereren dat de Fransen de herbenoeming van KLM-ceo Elbers zouden willen blokkeren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat de reactie van Frankrijk was. Zijn er nieuwe afspraken gemaakt? Wat was het resultaat van het overleg van vrijdag? Wat betekent dit voor de verhoudingen met Frankrijk? Kan de Minister ingaan op de berichten dat de Fransen nu de aandeelhoudersvergadering willen uitstellen en alsnog de herbenoeming van Elbers willen dwarsbomen?

De leden van de SP-fractie merken op dat de Fransen niet mals hebben gereageerd op de aankoop en dat zij zich overvallen voelden door deze brutale actie. Kon het echt niet anders hebben gelopen in het verkeer met de Fransen? Wat ligt er precies aan ten grondslag dat na jarenlang overleg over het Nederlandse publieke belang, er overgegaan moest worden tot deze geheime actie? Klopt de indruk van de leden van de SP-fractie dat Frankrijk mogelijk andere dossiers ten opzichte van dit dossier zou hebben gesteld?

De leden van de SP-fractie stellen vast dat er een verklaring is opgesteld na het gesprek met de Franse Minister van Financiën op 1 maart 2019. Kan de regering ingaan op wat er precies is afgesproken en of dit in de buurt komt van het beoogde doel van de aankoop van de aandelen? Hoe wordt dit proces tot juni precies vormgegeven en schort dat de besluitvorming van de aankomende aandeelhoudersvergadering op?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de Franse Staat en het bedrijf niet eerder zijn geïnformeerd. Wat was de reactie nadat zij waren geïnformeerd?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de Franse overheid als reden heeft aangegeven om de afspraken niet na te komen. Waren zij voornemens dat niet te blijven doen? Wat heeft de Minister gedaan om haar eraan te houden?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de invloed is van de Franse Staat op de benoemingen en de bedrijfsvoering, van de holding en van respectievelijk KLM en Air France. Hoe gaat de Minister zich daartoe verhouden?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister een risico ziet voor dubbele staatsbeïnvloeding. Is dat de bedoeling? Zo nee, hoe wil de Minister dat voorkomen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat het lange termijnperspectief is van zowel de Franse als de Nederlandse Staat met betrekking tot hun aandeelhouderschap in de holding Air France-KLM?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat deze transactie betekent voor de verhoudingen in de Europese Unie in het algemeen en tussen Nederland en Frankrijk in het bijzonder? In hoeverre is deze transactie exemplarisch voor het (hernieuwd) geopolitiek bewustzijn van dit kabinet, een bewustzijn en handelingsbereidheid waar de huidige tijd en wereldorde om vragen?

Informatievoorziening Kamer

De leden van de VVD-fractie constateren dat de koersgevoeligheid en strikte geheimhouding van deze transactie meebracht dat slechts de woordvoerders staatsdeelnemingen van tevoren werden geïnformeerd. Hierbij werd aangesloten op de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie financieel stelsel. Was het kabinet tevreden over deze procedure? Vond het kabinet dat voldoende recht werd gedaan aan het budgetrecht van de Kamer, gegeven de omstandigheden? Is er huns inziens aanleiding de procedure te evalueren?

De leden van de D66-fractie lezen dat het informatieprotocol «niet-bancaire instellingen» is gebruikt in het besluitvormingsproces en dat het werven van het aandelenbelang gedaan is door ABN AMRO. Kan het kabinet toelichten en inzicht geven:

- Waarom er voor dit protocol is gekozen? Zijn er andere opties overwogen om de Kamer mee te nemen in dit besluitvormingsproces? Waarom werd er door de Minister van Financiën afgeweken van het protocol door nummer 7 van het genoemde protocol uit te sluiten?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom dit zo belangrijk was dat de Kamer wel vertrouwelijk werd geïnformeerd maar de facto ten koste van het budgetrecht van de Kamer. Welke overweging was hier doorslaggevend? Het aandeel Air France-KLM is gelijk fors in waarde gedaald, waardoor Nederland een fors speculatief verlies heeft geleden, maar ook Air France-KLM flink minder waard is geworden. Was dit voorzien? Is deze ondermijning van de beurswaarde niet in tegenspraak met het doel om KLM te versterken?

De leden van de SP-fractie willen weten of het mogelijk was geweest om de Kamer openbaar te informeren over het feit dat de regering één miljard toevoegde aan artikel 3 van de Financiënbegroting: Financieringsactiviteiten publiek-private sector. Deze leden zijn er nog niet van overtuigd dat de geheime operatie per se noodzakelijk was, zeker niet gezien de koersval van het aandeel na aankondiging van het Nederlands verworven

belang. Was een publieke aankondiging niet beter geweest, zowel richting de Fransen als richting de Kamer en de samenleving? Het verwerven van de aandelen werd nu onder grote tijdsdruk uitgevoerd en daardoor is hoogstwaarschijnlijk meer betaald voor de aandelen dan nodig. Hoe kijkt de regering terug op de gekozen procedure?

De leden van de SP-fractie willen geen ruimte geven voor precedentwerking om via het zogenaamde protocol De Wit het begrotingsrecht van de Kamer uit te hollen. Hoe kijkt de regering hier tegenaan? Erkent zij dat de Kamer nu voor een voldongen feit is gesteld en geen gebruik heeft kunnen maken van haar begrotingsrecht?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat gekozen is voor een aankoop van aandelen in het geheim, zodat de Kamer haar budgetrecht niet vooraf kon uitoefenen. Kan nog eens uitgebreid beargumenteerd worden waarom voor deze methode is gekozen? Is de optie overwogen om -ondanks de nadelen- toch vooraf (en dus publiekelijk) aan te kondigen aandelen te kopen? Wat waren daarvan de voor- en -nadelen geweest en de verwachte kosten? Dit komt immers ook voor. Hoe is het budgetrecht van de Kamer hierin gewogen?

De leden van de PvdA-fractie brengen naar voren dat tijdens de vertrouwelijke briefing de informatieverstrekking is beperkt tot de aanwezige woordvoerders uit de commissie Financiën. In eerdere gevallen (bijvoorbeeld de nationalisatie van SNS) is ook de mogelijkheid geboden fractievoorzitters te informeren, mits zij eveneens opgenomen werden op de lijst met insiders. Waarom is daarvoor nu niet gekozen? Waarom kon dat destijds wel en nu niet? Ook dat betrof immers gevoelige informatie over een beursgenoteerd bedrijf.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er in het verleden veel discussie is geweest over de verslaglegging van vertrouwelijke briefings. De Kamer heeft zich meermaals uitgesproken, ook omwille van de verantwoording van het handelen van Kamerleden achteraf, om verslag te leggen van de bijeenkomsten. Is dat in dit geval gebeurd? Zo ja, is de Minister bereid dit verslag openbaar te maken? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Minister heeft gehandeld volgens de aanbevelingen van de commissie De Wit. Zo nee, welke onderdelen heeft de Minister om welke redenen anders aangepakt?

De leden van de PvdD-fractie staan voor een transparante democratie en hebben daarom uit principiële overwegingen geen gebruik gemaakt van het aanbod om in het geheim betrokken te worden bij deze deal, waarbij zelfs de fractievoorzitters buitenspel gehouden werden. Is via Kamerbrieven en berichtgeving in de media de kennispositie ten opzichte van andere fracties inmiddels weer volledig gelijk? Zo nee, is er op dit moment nog geheim veronderstelde informatie bekend bij de Kamerleden die destijds op geheimhoudingsbasis zijn betrokken bij de aankoop van aandelen Air France-KLM? Waarom is er gekozen om de financiënwoordvoerders te betrekken bij deze deal in plaats van de luchtvaartwoordvoerders?

Milieu en klimaat

De leden van de PvdD-fractie kunnen zich niet vinden in de aankoop van aandelen Air France-KLM, een zeer vervuilend bedrijf dat opereert in een industrie die sterk zal moeten krimpen om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C.

De plotselinge investering van 744 miljoen euro in een luchtvaartmaatschappij wekt de nodige verbazing aangezien Nederland al jaren wacht op concrete investeringen in extra klimaatmaatregelen, zoals onder andere door de rechter werd bevolen bij de uitspraak van de door Urgenda gewonnen klimaatzaak in 2015.

Is de Minister het met de leden van de PvdD-fractie eens dat de Nederlandse bevolking er meer aan heeft als de klimaatdoelen worden gehaald dan dat ze ongevraagd mede-eigenaar wordt gemaakt in een vervuilend luchtvaartbedrijf? Zo nee, waarom niet?

Erkent de Minister dat de daadkracht die werd getoond bij de aanschaf van de aandelen Air France-KLM in schril contrast staat met het ontbreken van daadkracht bij het maken van klimaatbeleid en het doen van investeringen in duurzame mobiliteit?

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister kan uitleggen hoe een investering in een luchtvaartcombinatie, waarin zowel KLM als Air France een groeistrategie hebben en derhalve absoluut gezien meer CO₂ gaan uitstoten, past binnen het halen van het in het Parijsakkoord afgesproken doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister van plan is om de kersverse invloed aan te wenden om Air France-KLM aan te zetten een strategie te ontwikkelen die past binnen een scenario van een sterk krimpende luchtvaartsector. Zo nee, waarom niet? Hoe kan de Minister aan toekomstige generaties uitleggen dat de Nederlandse staat zich anno 2019 nog heeft ingekocht in een bedrijf dat een forse bijdrage levert aan de opwarming van de aarde en derhalve haar activiteiten drastisch zal moeten reduceren?

Kan de Minister uitsluiten dat het logische krimpscenario van de luchtvaart niet verder wordt bemoeilijkt door de aanschaf van deze aandelen? Welke stappen gaat de Minister zetten om samen met de Franse regering aan te sturen op een forse reductie van de activiteiten van Air France-KLM?

Bij recente vlootvernieuwing koos KLM niet voor de meest milieuvriendelijke vliegtuigen. Is de Minister van plan haar invloed aan te wenden om Air France-KLM te bewegen om die bestellingen terug te draaien en wel de voor meest milieuvriendelijke vliegtuigen te kiezen?

De leden van de PvdD-fractie bepleiten niet alleen een krimp van de luchtvaart, maar ook een groei van het nationale en internationale treinverkeer. Om de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem te bewerkstelligen zijn nog grote investeringen nodig, zeker ook in het nationale en internationale spoor. In het kader van deze transitie zou het daarom gepast zijn om de investering in een vervuilend luchtvaartbedrijf gepaard te laten gaan met een investering in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld het nationale en internationale treinnetwerk. Het minste wat het kabinet zou kunnen doen is om hierbij aanspraak te maken op het overgebleven bedrag dat toch al werd gereserveerd voor de aankoop van aandelen Air France-KLM. Iets redelijker zou het zijn om dit bedrag minimaal nog op te schroeven naar de 744 miljoen die ook in de aandelen Air France-KLM werden gestoken.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister de mening deelt dat vergrote deelname in Air France-KLM ook betekent dat zij nu een grotere verantwoordelijkheid heeft om de uitstoot van dit bedrijf terug te brengen. Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat zij dit in de praktijk uitvoeren?