

De vaste commissie voor Financiën heeft op 29 juni 2020 enkele vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd over hun op 26 juni 2020 toegezonden brief inzake «Steunmaatregelen KLM» (Kamerstuk 29 232, nr. 41).

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De griffier van de commissie,  
Weeber

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de beide ministers. Zij hebben hier nog een aantal vragen over.

De leden van de VVD-fractie lezen, wat betreft het traject tot steun, dat het steunpakket onder voorbehoud is van goedkeuring van de Europese Commissie. Zij vragen zich af of het kabinet (formeel of informeel) in gesprek is met de Europese Commissie over een mogelijke «remedy» als voorwaarde voor het geval er later een kapitaalversterking moet plaatsvinden. Zo ja, wat kan hierover worden gedeeld? Zo nee, waarom niet?

Wat betreft de voorwaarden van de steun, lezen de leden van de VVD-fractie dat is besloten tot steun in de vorm van een combinatie van garantie op een door private financiers aan KLM te verstrekken en een door de staat aan KLM te verstrekken lening. Deze steun zal gepaard gaan met voorwaarden. Deze leden vragen zich af hoe de voorwaarden van algemeen belang zijn vastgelegd. Zijn die onderdeel van de overeenkomsten voor de leningen en garanties of is hiervoor een apart document gemaakt? Kan dat worden gedeeld met de Kamer?

Deze leden vragen zich daarnaast af wat er valt onder «beïnvloedbare kosten». Hoeveel procent van de totale kosten valt onder deze noemer? Hoeveel procent zou globaal moeten worden bezuinigd op de totale kosten om KLM binnen Europa tot een van de meest kostenefficiënte carriers te maken?

Zij lezen ook dat er voorwaarden op het gebied van de publieke belangen en netwerkqualiteit worden gesteld. De leden van de VVD-fractie vragen zich af welke impact de reductie van nachtvluchten op Schiphol heeft en daarbij specifiek op de huboperatie van KLM. Zij vragen zich af wat er kan worden gedaan met vakantievluchten die in de nachtelijke uren vertrekken.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een «government state agent» wordt aangesteld. Wat zijn de precieze bevoegdheden van de «government state agent»? Heeft hij toegang tot alle informatie binnen de vennootschap, vergelijkbaar met de informatiepositie van een commissaris? Gelden zijn bevoegdheden op het niveau van KLM of op holding-niveau? Wat wordt bedoeld met aanwezigheid tijdens «relevante vergaderingen»? Mag de government state agent alle informatie delen met het Ministerie van Financiën? Zo niet, welke afspraken zijn daarover dan gemaakt?

De leden van de VVD-fractie lezen dat er ook een substantiële bijdrage van het personeel via de arbeidsvoorwaarden wordt vereist. Deze leden vragen zich af hoe dwingend de afspraken zijn over het inleveren van salaris. Is de genoemde 20% een richtsnoer of een harde afspraak? Is de 20% onderhandelbaar als de medewerkers extra moeite doen om elders bezuinigingen te realiseren? Gaat het om 20% van het basissalaris of wordt ook gekort op toeslagen en onkostenvergoeding? Is 20% de uitkomst van een analyse van de relevante arbeidsmarkt of is dit het percentage dat nodig is om de bezuinigingsdoelstelling te halen? Wat is de letterlijke tekst die op dit punt is overeengekomen?

## **Staatsgaranties**

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat ook als onderdeel van het pakket voorwaarden afspraken zijn gemaakt over staatsgaranties. Deze leden vragen zich af hoe de «staatsgaranties» zijn vastgelegd. Gaat het om herbevestiging van alle afspraken uit 2004 (cf. motie Kamerstuk 31 936, nr. 485)? Heeft de Franse overheid meegetekend? Kan dit document worden gedeeld met de Kamer? Ook vragen de leden van de VVD-fractie zich af of de staat een aflossing en rente in liquide middelen ontvangt, of krijgt de staat ook zo'n voucher?

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de brief van het kabinet over de uitwerking van de steunmaatregelen KLM. Naar aanleiding daarvan brengen de leden van de PVV-fractie het volgende naar voren.

Wat betreft de vorm van de steun aan KLM merken de leden van de PVV-fractie allereerst op dat de garantieregeling bestaat uit een totale omvang van de private kredietverlening van € 2,4 miljard. De leden van de PVV-fractie willen weten waarom het kabinet ervoor kiest hier 90% voor garant te staan, mede gelet op het gegeven dat het kabinet aangeeft dat de financiering zo veel mogelijk door de markt moet worden gefaciliteerd. Waarom wordt gesproken van een garantie van «maximaal» 90% over het bedrag van € 2,4 miljard?

Verder merken de leden van de PVV-fractie op dat er een mechanisme is ingebouwd dat KLM een deel terug moet storten indien de kaspositie van KLM op bepaalde meetmomenten hoger is dan past bij haar eigen behoeften zoals die nu geformuleerd zijn. De leden van de PVV-fractie vragen te verduidelijken wat hiermee wordt bedoeld. Kan nader worden gedefinieerd wat wordt bedoeld met «bepaalde meetmomenten» en de «eigen behoeften» van KLM?

Vervolgens vragen de leden van de PVV-fractie welke elf Nederlandse en internationale banken deel zullen nemen aan de RCF. Kunt u per bank en per jaar aangeven Welk bedrag zullen deze banken bijdragen, uitgesplitst per bank en per jaar? Welke banken waren al eerder kredietverstrekker aan KLM en hoeveel hebben zij destijds bijgedragen (graag per bank uitsplitsen)?

Tevens vragen de leden van de PVV-fractie om in absolute getallen aan te geven wat de hoogte is van de rente die KLM aan banken zal betalen (graag per jaar uitsplitsen). Wat is de hoogte in absolute getallen van de premies voor de garantie die KLM aan de Nederlandse staat zal moeten betalen (graag per jaar uitsplitsen)?

Voorts merken de leden van de PVV-fractie op dat het kabinet aangeeft dat het mogelijk is dat de kapitaalpositie van beide vennootschappen op termijn verbeterd moet worden. Een kapitaalinjectie van de aandeelhouders lijkt daarbij de meest logische oplossing. De leden van de PVV-fractie willen weten welke maximale kapitaalinjectie de Nederlandse staat in dat geval bereid is te verstrekken. Kan daarin meer inzicht worden gegeven?

Wat betreft de voorwaarden voor de steun aan KLM merken de leden van de PVV-fractie het volgende op.

De leden van de PVV-fractie constateren dat over de maanden maart, april en mei het aantal vluchten respectievelijk met circa 50%, 90% en 80% is afgenomen ten opzichte van de verwachting uit de KLM-begroting voor

2020. Door de sterke afname van het aantal vluchten is de financiële situatie van KLM snel verslechterd en zal een liquiditeitsprobleem ontstaan. Waarom kiest het kabinet – gelet op verslechterde financiële situatie van KLM vanwege het aantal afgenomen vluchten – ervoor om het aantal nachtvluchten op Schiphol te laten verminderen naar 25.000? Is het kabinet het met de leden van de PVV-fractie eens dat dit besluit KLM alleen nog meer in een verslechterde financiële positie zal brengen in een toch al ongelijk (internationaal) speelveld? Wordt de afname van de nachtvluchten op enigerlei wijze gecompenseerd door KLM en zo ja, op welke manier?

Ook willen de leden van de PVV-fractie weten op welke wijze de afname van het aantal nachtvluchten ertoe bijdraagt dat KLM de doelstelling om meer winstgevend en competitief te zijn wordt bereikt.

Voorts vragen de leden van de PVV-fractie naar een overzicht van de huidige salarissen van het personeel dat een deel van hun salaris als gevolg van steun aan KLM moet inleveren (graag per functie uitsplitsen). Met hoeveel zal het salaris per functie afnemen? Wordt er niet te veel afgewenteld op de middeninkomens? Graag een onderbouwing! Daarnaast willen de leden van de PVV-fractie weten of de bonussen van het bestuur en de topmanagementlaag over het jaar 2019 tevens zullen worden opgeschort.

Tot slot willen de leden van de PVV-fractie weten wat de precieze rol van de aan te stellen «government state agent» zal zijn. Graag ontvangen zij daarop een nadere toelichting. Op welke wijze kan hiermee gegarandeerd worden dat de miljardensteun voor KLM niet verdwijnt naar het Franse moederbedrijf Air France-KLM? Wat gebeurt er indien er alsnog geld naar het Franse moederbedrijf Air France-KLM verdwijnt? Welke (voorzorgs-)maatregelen worden getroffen? Welke keiharde, desnoods juridisch verankerde, garanties zijn nodig en mogelijk?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA***

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de uitwerking van steunmaatregelen aan KLM en de suppletoire begroting. In deze unieke tijd, waarbij (internationaal) reizen vrijwel geheel tot een halt is gekomen, achten de leden van de CDA-fractie het passend dat er ook unieke maatregelen genomen moeten worden. KLM is een van de grootste werkgevers van Nederland en zorgt vanwege de koppeling aan Schiphol indirect voor nog meer banen. Het laten omvallen van een dergelijk bedrijf zal zoveel mensen raken dat het niet verantwoord is op het moment dat daar iets aan gedaan kan worden. De leden van de CDA-fractie hebben nog wel vragen.

Over het traject tot de steunverlening merken de leden van de CDA-fractie het volgende op. Zij begrijpen uit de brief van de Minister dat het aantal vluchten van KLM in de afgelopen drie maanden met respectievelijk 50%, 90% en 80% is afgenomen. Kan de Minister cijfers geven over het aantal vluchten in de afgelopen drie maanden van Air France, SAS, British Airways en Lufthansa?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er gesneden is in de variabele kosten van KLM, maar dat er nog steeds hoge kosten zijn die het bedrijf moet maken in een periode dat er niet gevlogen wordt. De leden van de CDA-fractie zien graag uiteengezet waar deze kosten uit bestaan om daarmee inzichtelijk te maken waar de liquiditeit die voortvloeit uit de financiering naar toe zal gaan.

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat er is gekeken naar hoeveel extra liquiditeit KLM nodig heeft om haar in staat te stellen om overeind te blijven. Daarbij is er gekozen, zo lezen de leden van de CDA-fractie, voor een liquiditeit die KLM in staat stelt haar minimale benodigde kaspositie

te kunnen handhaven. De leden van de CDA-fractie vragen welke andere scenario's er uitgewerkt zijn. De leden van de CDA-fractie vragen welke risico's er verbonden zijn aan het kiezen voor een bedrag dat nodig is voor de minimaal benodigde kaspositie. In het verlengde daarvan vragen de leden van de CDA-fractie of er is nagedacht over een maximumbedrag aan financiering in de toekomst als blijkt dat het de komende tijd niet beter zal gaan met KLM of Air France KLM. In andere woorden vragen de leden van de CDA-fractie of de Minister kan aangeven op welk moment en/of bij welk bedrag er wordt besloten dat het niet meer verstandig is om verder te financieren. Zijn er in prognoses of scenario's rekening gehouden met een dergelijke situatie?

De leden van de CDA-fractie hebben enkele vragen over steunpakketten voor luchtvaartmaatschappijen in andere lidstaten. Zo vragen de leden van de CDA-fractie of het steunpakket dat is gemaakt voor KLM vergelijkbaar is met steunpakketten voor Air France, SAS, British Airways en Lufthansa. Waarin verschillen deze steunpakketten? Deze leden vragen of andere steunpakketten ook de voorwaarde van een government state agent kennen. Ten aanzien van de voorwaarden vragen de leden van de CDA-fractie of steunpakketten elders ook voorwaarden kennen met betrekking tot (a) bonussen en dividenduitkeringen, (b) vermindering van het aantal nachtvluchten, (c) afspraken op het gebied van duurzaamheid en (d) inlevering van looncomponenten langs de lijn van sterkste schouders, zwaarste lasten.

De leden van de CDA-fractie hoe de Minister het beoordeelt dat voor de steun die de Franse regering aan Air France verleent, geen loonoffer van het personeel wordt gevraagd. Krijgt de Minister het idee dat er bij Air France ook gereorganiseerd gaat en/of moet worden om als onderneming levensvatbaar te blijven? Acht de Minister het wenselijk als Air France als onderneming op dezelfde voet verder zal gaan na het verlenen van de staatssteun door de Franse regering?

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de Algemene Rekenkamer «Steun aan grote ondernemingen – leren van het verleden». Zij vragen de Minister of hij aan de hand van de 16 lessen uit de brief de steun voor KLM wil toetsen om te kijken of er aan wordt voldaan. In het bijzonder vragen de leden van de CDA-fractie of er lering is getrokken uit eerdere steun aan grote ondernemingen zoals RSV en Fokker.

De leden van de CDA-fractie merken over de voorwaarden van de steun het volgende op. Zij begrijpen dat er sprake is van een loonoffer bij de werknemers van KLM als voorwaarde voor steun om het bedrijf overeind te houden. In hoeverre zijn de afgesproken percentages afdwingbaar en in hoeverre zijn deze bedragen gebaseerd op bedrijfseconomische redenen? Verwacht de Minister, zo vragen de leden van de CDA-fractie, nu er wordt gesteld dat de zwaarste lasten *minimaal* 20% van hun loon moeten inleveren dat dit percentage in de praktijk hoger zal uitvallen? Ook vragen de leden van de CDA-fractie in hoeverre vakbonden en de onderneming wat te zeggen heeft over het minimum van ten minste 20% inleveren bij de hoogste salarissen.

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister of hij uiteen kan zetten hoe er tot de rentepercentages voor de leningen is gekomen. Is hier sprake van een marktconforme rente? In dat kader vragen de leden van de CDA-fractie ook waarom de Staat garant moet staan voor 90% van de leningen die worden verstrekt door de elf banken. Spreekt hieruit een laag vertrouwen van de «markt» in de onderneming KLM?

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister tot welke extra lastendruk en/of druk op het bedrijfsresultaat de voorwaarden op het gebied van verduurzaming en hinderbeperking zullen leiden en hoe dat in kaart is gebracht. Indien dat niet in kaart is gebracht vragen de leden van de CDA-fractie waarom niet en of dat nog gaat gebeuren. Ook vragen de

leden van de CDA-fractie Hoe wordt hierin een balans bewaakt? En ligt hier een rol weggelegd voor de government state agent?

De leden van de CDA-fractie achten het in het belang van de onderneming dat er ook wordt gekeken naar welke barrières de overheid of derden kunnen wegnemen die kans op herstel en/of herstructurering groter maken. De leden van de CDA-fractie vragen de Minister welke kansen en uitdagingen hij ziet op dit vlak. Ook vragen de leden van de CDA-fractie hoe het zit met de bijdrage die partners van KLM mogelijk moeten gaan leveren bij de, zoals het kabinet zegt, verwachte kapitaalinjectie die in de toekomst nog zal volgen. Deze leden achten het logisch als aandeelhouders en bedrijven zoals de leasemaatschappijen ook bijdragen aan mogelijk herstel van KLM omdat het in ieder belang is. Hoe ziet het kabinet dat?

De leden van de CDA-fractie vragen welke bevoegdheden de government state agent, die aangesteld zal worden als onderdeel van de voorwaarden, zal krijgen. Hoe wordt er omgegaan met de democratische controle op deze government state agent die de belangrijke taak heeft te controleren of het geld op de juiste plek terecht komt? In andere woorden vragen de leden van de CDA-fractie aan wie de government state agent verantwoording aflegt. Voor hoe lang wordt deze government state agent benoemd?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66**

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van brief «Steunmaatregelen KLM» en de bijbehorende zesde supplettoire begroting. Over het voornemen van het verlenen van staatssteun, de precieze voorwaarden en de wijze waarop deze gecontroleerd kunnen worden hebben deze leden nog vragen die beantwoord dienen te worden alvorens overgegaan kan worden tot een finaal oordeel over het staatssteunpakket. Deze vragen hebben deze leden ingediend bij de feitelijke vragenronde en deze leden verwachten dan ook dat deze vragen, met inachtneming van artikel 68 van de Grondwet en de recent aangenomen motie Omtzigt c.s. (Kamerstuk 28 362, nr. 25), volledig beantwoord zullen worden en dat de documenten, tenzij goed gemotiveerd wordt waarom het belang van de Staat zich hiertegen verzet, gedeeld zullen worden met de Kamer.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks**

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de kabinetsbrief over de steunmaatregelen aan KLM. Zij uiten hun zorgen over de gestelde voorwaarden waaronder de steun is verleend. Vanuit deze zorgen hebben zij een aantal vragen aan het kabinet. De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op de aangenomen motie-Snels c.s.<sup>1</sup>, waarmee de Kamer uitsprak dat bij overheidssteun aan bedrijven als KLM alle stakeholders zoveel mogelijk moeten bijdragen aan het oplossen van de financiële problemen en het kabinet verzocht werd het tot harde inzet te maken dat aan KLM gerelateerde bancaire financiers, aandeelhouders, leasemaatschappijen en oliehandelaren meebetalen aan de steunoperatie. Deze leden lezen in de kabinetsbrief niks over het meebetalen van deze partijen aan de steunoperatie. Welke pogingen heeft het kabinet ondernomen om invulling te geven aan het dictum van de motie? Hoe kan het dat het kabinet er niet in geslaagd is dit om te zetten in concrete resultaten? Hoe reflecteert het kabinet in dat kader op haar eigen handelen, ook in de context van de zeer recent geuite positie van de Algemene Rekenkamer dat een zogenaamde *bail-in* bij overheidssteun gewenst is?<sup>2</sup> En wat zegt deze uitkomst wat het kabinet betreft over de

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 232, nr. 32

<sup>2</sup> Zie Kamerbrief Steun aan grote ondernemingen – leren van het verleden

werking van een systeem waarin winsten geprivatiseerd en verliezen gesocialiseerd worden?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen specifiek naar waarom huidige financiers, die voor eigen rekening en risico KLM gefinancierd hebben, niet meegedeeld hebben in de financiële pijn. Deze leden wijzen erop dat er zonder overheidssteun immers technisch sprake zou zijn van niet-presterende leningen. Vragen de regels van het economische spel hier niet om een veel eerlijker verliesdeling dan tot stand is gekomen, zo vragen deze leden het kabinet.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met verbijstering geconstateerd dat, in het kader van de staatssteun, het terugdringen van nachtvluchten op Schiphol afhankelijk gemaakt wordt van de opening van Lelystad Airport. Betekent dit, zo vragen zij, dat nachtvluchten slechts gereduceerd worden tot 29.000 op het moment dat Lelystad Airport niet opengaat in de periode dat van staatssteun sprake is? Is het kabinet het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat op deze wijze slechts sprake is van het verplaatsen in plaats van reduceren van overlast? Zij vragen daarnaast of het kabinet kan toelichten hoe zij de reductie van nachtvluchten kan presenteren als aanvullende eis terwijl een grens van 29.000 reeds in december 2012 was afgesproken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke concrete afspraken er in het kader van deze staatssteun zijn gemaakt als het gaat om het vervangen van korte afstandsvluchten door treinverkeer. Zij vragen daarnaast waarom het kabinet er niet voor gekozen heeft primair in te zetten op het behoud van KLM voor intercontinentale vluchten en de staatssteun te koppelen aan vervanging van korte afstandsvluchten richting Parijs, Brussel en Londen door treinverkeer.

De leden van de fractie van GroenLinks uiten hun ontzetting over het gegeven dat in de afspraken met betrekking tot duurzaamheid enkel invulling gegeven wordt aan reeds bestaande duurzaamheidsambities. KLM heeft al langer de doelstelling tot 50% CO<sub>2</sub>-reductie te komen per passagier in 2030 t.o.v. 2005. KLM heeft een jaar geleden al gezegd mee te doen met de biokerosinefabriek in Delfzijl. Vindt het kabinet dat er überhaupt gesproken kan worden over duurzaamheidsvoorwaarden? Zij vragen het kabinet daarnaast waarom dit unieke moment van invloed niet aangewend is om harde afspraken te maken over het in lijn brengen van de duurzaamheidsdaden van KLM met de doelstellingen van het Parijsakkoord. Zij vragen voorts hoe het kabinet het kan rechtvaardigen dat op duurzaamheidsgebied voor het beschikbaar stellen van belastinggeld de enige gevraagde tegenprestatie is dat KLM gaat doen wat zij en het kabinet toch al van plan waren.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier vakbonden betrokken worden bij de uitwerking van het herstructureringsplan en op welke manier afspraken met vakbonden over de arbeidsvoorwaarden van huidige KLM-medewerkers voorwaardelijk zijn aan de uitvoering van het herstructureringsplan.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom het kabinet het niet tot harde voorwaarde heeft gemaakt dat KLM belastingontwijking door haar piloten zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk tot nul reduceert. Het is immers al lang bekend dat KLM piloten faciliteert om inkomstenbelasting te ontwijken. Daarnaast heeft het kabinet zelf het voornemen om niet langer staatssteun toe te kennen bij belastingontwijking. Waarom wordt dat in dit geval niet omgezet in veel hardere afspraken, zo vragen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen tenslotte naar het toekomstige verdienmodel van de luchtvaartsector en de inzet van het kabinet met betrekking tot KLM in die context. Het kabinet zegt in te zetten op een meer houdbare schuldpositie, terwijl er tegelijkertijd op dit moment meer schulden gemaakt worden. Daarnaast moet er in de toekomst radicaal minder gevolgen worden om de Parijsdoelstellingen te halen en is het

huidige verdienmodel van luchtvaartmaatschappijen eindig. Dit vraagt om toekomstige luchtvaartmaatschappijen die niet langer sturen op groei, maar zich voorbereiden op en werk maken van krimp. Is het kabinet het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat deze analyse een van de belangrijke uitgangspunten moet zijn van de toekomstgesprekken met de Franse staat en KLM zelf over KLM? Op welke manier is deze analyse op dit moment ook daadwerkelijk onderdeel van de gesprekken?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP***

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen van het kabinet om KLM financieel te steunen en hebben daar vragen over.

De leden van de SP-fractie constateren dat op het moment van schrijven Nederland bijna aan het einde van een vijftien weken durende periode met beperkende maatregelen staat. In die vijftien weken hebben schoonmakers, politie, OV-personeel en duizenden anderen werkzaam in de publieke sector ons land draaiende gehouden. Desondanks hoeven deze mensen zelfs in deze tijd niet te rekenen op een structurele loonsverhoging en ontvangen zorgverleners naast applaus slechts eenmalig maximaal 1.000 euro. Ondertussen is er voor KLM, dat Nederland niet draaiende heeft gehouden, schijnbaar wel financiële ruimte. Hoe verantwoordt het kabinet deze keuze? Eerder werd er, naast de uitvoerige generieke maatregelen, ook specifiek steun verleend aan onder meer kredietverzekeraars en een scheepswerf. Welk signaal denkt het kabinet dat er van dit bevoordelen van de private sector uitgaat? Wat denkt het kabinet dat dit voor het moraal onder mensen in de publieke sector doet, mocht er in het geval van een tweede golf opnieuw een groot beroep op hen gedaan worden?

De leden van de SP-fractie vragen het kabinet te motiveren waarom niet is overgegaan tot het kopen van (nieuw uit te geven) aandelen, in plaats van het verstrekken van leningen. Is het kabinet het met de leden van de SP-fractie eens dat de overheidsinvloed in zo een geval veel verder zou reiken dan wanneer enkel voorwaarden worden gesteld aan leningen? Klopt het dat, nu niet voor de route van een spoedige kapitaalinjectie en aandelenverwerving is gekozen, de Nederlandse overheid bij een toekomstig verschil van opvattingen in het bestuur of de aandeelhoudersvergadering net zo weinig invloed heeft als voorheen? En wat wordt in zo een situatie precies de rol van de zogenaamde «state agent»? Hoe vaak rapporteert deze persoon naar het Ministerie van Financiën en hoe zal de Kamer geïnformeerd worden over de ontwikkelingen?

De leden van de SP-fractie lezen dat er van onafhankelijke externe experts gebruik is gemaakt bij het onderzoeken van de liquiditeitsbehoefte. Kan het kabinet inzichtelijk maken welke experts of bij welke organisaties deze experts werken? Kan het kabinet inzichtelijk maken waar de liquiditeitsbehoefte van KLM voornamelijk vandaan komt? Klopt het dat het gros van de kosten zit in de leasecontracten voor de vliegtuigen en de opties die KLM heeft genomen op kerosine? De leden van de SP-fractie willen van het kabinet weten wat de leasepartij(en) gaan doen of hebben gedaan om de liquiditeitspositie van KLM te verbeteren. Welke offers zijn er gevraagd van hen? En wat wordt er gevraagd van de aandeelhouders? Wat gaan zij bijdragen voor de liquiditeitspositie van KLM?

De leden van de SP-fractie constateren dat KLM gebruik maakt van de NOW-regeling, waarmee het salaris van personeel tot € 9.538,- voor maximaal 90% gecompenseerd wordt. Daarnaast nemen de leden aan dat het gros van het KLM-personeel minder dan dit loon verdient. Dat



betekent dat voor een groot deel van het personeel KLM eigenlijk amper kosten heeft. Toch schrijft het kabinet in zijn brief dat van al het personeel een loonoffer wordt gevraagd. De SP-leden willen weten waarom van het personeel dat onder het maximumbedrag van de NOW blijft een loonoffer wordt gevraagd. Stopt KLM na ontvangst van het eerste deel van de lening onmiddellijk met het gebruik van de NOW-regeling? Hoe wordt dubbeling van dit leningenpakket met de NOW-regeling voorkomen? Kunnen ze dat concreter toelichten. De leden van de SP-fractie vinden het onbegrijpelijk dat gedwongen ontslagen niet uitgesloten zijn, als KLM gebruik maakt van de NOW-regeling en daarnaast nog gunstige staatsleningen krijgt. Deze leden vragen zich af hoe dit te rijmen valt met het doel van overheidssteun, namelijk het behoud van werkgelegenheid.

De leden van de SP-fractie constateren dat er bij KLM ook een groep medewerkers is die wel meer verdient dan het maximumbedrag van de NOW-regeling. Van hen zal een loonoffer van 20% gevraagd worden. Komt daarmee alle personeel onder het maximumbedrag te vallen? En zo nee, klopt het dan dat de belastingbetaler daarmee topsalarissen gaat meefinancieren? En vindt het kabinet dit te verantwoorden, zeker in het licht van het negeren van structurele verbeteringen voor de publieke sector? Is het kabinet alsnog bereid om af te dwingen dat alle salarissen bij KLM afgetopt worden tot het maximumbedrag van de NOW-regeling? Zo nee, waarom niet?

Specifiek vragen de leden van de SP-fractie het kabinet toe te lichten hoe de 20%-afsprake eruit zal zien voor topman Pieter Elbers. Deze heeft in april van dit jaar al aangegeven 20% van zijn salaris in te leveren. Komt daar bovenop nog een keer de 20% zoals nu door het kabinet benoemd in zijn brief? Of heeft de topman in april feitelijk al een voorschot genomen op deze afspraak en blijft het bij die 20%? Is het kabinet bereid om, zolang KLM staatssteun ontvangt, de bezoldiging van de topbestuurders onder de WNT te laten vallen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie vinden het onbestaanbaar dat een bedrijf dat belastinggeld overeind gehouden wordt, medewerkers in dienst heeft die zelf belasting ontwijken. De formulering van het kabinet dat met KLM gekeken wordt hoe belastingontwijking beperkt kan worden is te soft. De leden van de SP-fractie willen weten of het kabinet deze praktijken te verantwoorden vindt. Waarom stelt het kabinet niet gewoon als eis dat KLM geen cent Nederlands belastinggeld krijgt zolang het eigen personeel Nederlandse belasting ontwijkt?

De leden van de SP-fractie lezen dat een van de voorwaarden voor staatssteun is dat KLM zich committeert aan het Akkoord Duurzame Luchtvaart (ADL). Nog los van het feit dat het ADL boterzachte klimaatdoelen bevat, waarmee de luchtvaart nog niet eens in de buurt komt van de CO<sub>2</sub>-reductieafspraken die zijn vastgelegd in het akkoord van Parijs, is KLM een van de opstellers van het ADL. Is het kabinet de «onderhandeling» ingegaan met als enige eis dat KLM zich moet houden aan zelf-opgestelde klimaateisen? Waarom weigert het kabinet structureel de luchtvaart als een gewone sector te beschouwen met een van de grootste klimaatvoetafdrukken, die aan CO<sub>2</sub>-reductie moet gaan doen volgens het akkoord van Parijs?

De leden van de SP-fractie hebben zich, samen met vele bewoners uit Gelderland, Overijssel, Flevoland en Friesland, al jaren verzet tegen de luchthaven Lelystad. In een klein land als Nederland, en in een tijd waar milieu en klimaatproblemen zich opstapelen en de luchtvaarthinder toeneemt, is dit ondenkbaar. Toch lijkt het kabinet op een missie om een asfaltstrip in de Flevopolder te openen. Koste wat kost. Van het negeren van protesten van omwonenden tot het keer op keer foutief berekenen

van de geluidsoverlast. En van het foutief berekenen van de stikstofuitstoot tot het negeren van het feit dat de luchthaven geen milieuvergunning heeft. Dit kabinet is vastbesloten om de luchthaven Lelystad te openen, waarbij geen middel geschuwd wordt.

En in de brief van het kabinet kunnen de leden van de SP-fractie de nieuwste streek van het kabinet lezen om te forceren dat de luchthaven Lelystad alsnog geopend moet worden. Al heel lang wacht de Kamer op een nieuw Luchthavenverkeersbesluit, dat ervoor moet zorgen dat de omwonenden van Schiphol minder hinder van nachtvluchten hebben. Dit plan was er al lang voordat er sprake was van staatssteun. Maar de omwonenden krijgen nu deze belofte opnieuw verpakt als voorwaarde voor staatssteun, als een sigaar uit eigen doos. Of eigenlijk: als een sigaar uit de doos van de omwonenden van de luchthaven Lelystad. Want voor het verminderen van vluchten daar heeft de regering verzonnen dat deze luchthaven toch echt geopend moet worden. Waarom kiest het kabinet ervoor de oude belofte om nachtvluchten te schrappen op deze opzichtige wijze als «voorwaarde» voor staatssteun te presenteren? Waarom kiest het kabinet niet echt voor omwonenden door het aantal nachtvluchten gewoon in te perken? De leden van de SP-fractie constateren dat de topman van Schiphol verwacht pas over een paar jaar weer op het oude niveau te zitten. Dat houdt in dat de komende jaren er nog ruim voldoende capaciteit is om nachtvluchten naar de dag te verplaatsen. Kan het kabinet toelichten waarom het niet gewoon voor deze weg kiest?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA***

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de steunmaatregelen met betrekking tot KLM. KLM en Schiphol vervullen een cruciale functie in de Nederlandse economie. Tegelijkertijd zijn er ook zorgen ten aanzien van bijvoorbeeld milieu, arbeidsomstandigheden en beloningsbeleid. Daar komen nu de acute zorgen over het voortbestaan van KLM bij. De leden van de PvdA-fractie hebben dan ook vele vragen met betrekking tot het steunpakket.

De leden van de PvdA-fractie vragen om duidelijk de aansluiting te maken tot het toetsingskader bedrijfsspecifieke steun. Zij vragen om bij alle twaalf punten uiteen te zetten in hoeverre is aangesloten of afgeweken, en indien is afgeweken, waarom.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom ervoor is gekozen om het grootste deel van de steun te verstrekken in de vorm van garanties, en daarnaast in achtergestelde leningen. Waarom is er niet gekozen voor de inbreng van nieuw kapitaal? Waarom is er niet voor gekozen een groter aandelenbelang te nemen? Onder welke voorwaarden zal een eventuele toekomstige aandelenemissie plaatsvinden? Zal Nederland daaraan deelnemen om het belang op peil te houden?

Het ligt voor de hand dat met een beurswaarde van ongeveer 1,75 miljard euro en een toename van leningen en garanties van 10,4 miljard euro er kapitaal bij moet voor een levensvatbare toekomst, waarom is nu gekozen voor een tussenstap en niet voor een oplossing die gelijk duidelijkheid geeft op lange termijn waarbij ook andere private partijen zoals kerosinehandelaren en leasemaatschappijen een bijdrage leveren? Het valt ook op dat door Duitsland in de casus Lufthansa wel is gekozen voor aandelenparticipaties, waarom kiest Nederland een andere route?

Hoe wordt voorkomen dat KLM wordt overgenomen door een ongewenste kandidaat?

Wat gebeurt er, indien er een beroep wordt gedaan op de garanties? Is de Staat dan de gehele omvang van de garantie «kwijt»? Waarom is er niet voor gekozen om de leningen dan eventueel om te zetten in aandelen voor de Nederlandse Staat? Waarom is er gekozen voor een 90% garantie? Is 10% afdoende om de voordelen van «skin in the game» voor de banken te garanderen? Waarom is niet gekozen voor een lagere garantie?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke concrete eisen worden gesteld aan KLM op het gebied van milieu en klimaat. Welke van de programma's waar KLM aan zal moeten meedoen bestonden al, maar had KLM zich nog niet aan gecommitteerd? In hoeverre gaan de eisen verder dan reeds aan KLM werden gesteld? Wat betekent de vermindering van het aantal nachtvluchten concreet in aantal vliegbewegingen? In hoeverre leidt dit tot meer nachtvluchten van andere luchthavens? Wordt ervoor gezorgd dat andere maatschappijen niet meer nachtvluchten krijgen, nu KLM er minder mag uitvoeren?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in het toetsingskader bedrijfsspecifieke steun zoveel mogelijk betrokkenheid van andere stakeholders gevraagd wordt. Tegelijkertijd lijkt dit bij dit steunpakket weinig aanwezig. Wat wordt er gevraagd van respectievelijk bestaande vreemd vermogenverschaffers, brandstofleveranciers en -handelaren, vliegtuigleasemaatschappijen en andere stakeholders? Waarom dragen deze partijen niet bij nu de nood zo hoog is? Het kan toch niet zo zijn dat de Staat (impliciet of expliciet) alle risico's van deze partijen overneemt?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat een loonoffer wordt gevraagd van het personeel. De top ziet af van bonussen. Dat laatste vinden de leden van PvdA-fractie logisch, welk loonoffer wordt voorts gebracht door de top? Op welke wijze betuigt de top solidariteit? De leden van de PvdA-fractie hebben grote zorgen over de arbeidsomstandigheden van het grondpersoneel en anderen die tot en rond modaal verdienen; hoe wordt voorkomen dat de toch veelal al beroerde arbeidsomstandigheden niet nog verder worden verslechterd en de bezuinigingen juist op hen worden afgewenteld? Zijn er voor de toekomst eisen gesteld aan KLM met betrekking tot flexwerk en baan zekerheid? Zijn er afspraken gemaakt om de hoge werkdruk voor het grondpersoneel te verlagen? Welk overleg is er met de vakbonden gevoerd met betrekking tot de loonmaatregelen?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom slechts wordt bekeken of er gestopt kan worden met belastingontwijking, waarom is dit niet als harde eis gesteld?

De leden van de PvdA-fractie vragen welke garanties er specifiek zijn gegeven aan KLM en Nederland met betrekking tot de worteling in Nederland. Wat betekenen deze afspraken voor Schiphol? Waarom is er specifiek gekozen voor een termijn van vijf jaar? Hoe worden de afspraken vervat in de governance van KLM? Welke positie krijgt de government state agent? Heeft deze persoon formele bevoegdheden? Hoe valt deze persoon in het governance model van KLM? Wat voor soort persoon gaat deze rol vervullen?

Tot slot stellen de leden van de PvdA-fractie vast dat het kabinet veel tijd en energie heeft gesproken om de steun alleen ten goede te laten komen aan het Nederlandse deel van Air France KLM, terwijl een succesvolle toekomst in een gezamenlijk huwelijk ligt volgens het kabinet. Deze leden stellen vast dat het beleid ten aanzien van arbeidsvoorwaarden, kosten, beloningen en andere zaken binnen de holding eerder divergeren dan naar elkaar komen; in hoeverre worden de verschillen binnen het concern

niet vergroot in plaats van verkleind door de verschillende steunacties van de Franse en Nederlandse kant? Was het niet veel beter en verstandiger geweest om met het Franse kabinet samen op te trekken en eenzelfde voorwaarden te stellen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de CU**

De leden van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van de brief. Deze leden hebben hun vragen over de steunmaatregelen ingediend als feitelijke vragen over de zesde incidentele suppletoire begroting en verwijzen daarnaar.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD**

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover enkele kritische vragen en opmerkingen.

De luchtvaart zal onvermijdelijk flink moeten krimpen om binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te komen. Steunpakketten voor bedrijven in de luchtvaartsector zouden daarom gericht moeten zijn op een toekomst in een structureel kleinere sector. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten al jaren voor een stevige krimp van het aantal vliegbewegingen en hebben eerder al hun voorwaarden genoemd die van toepassing zouden moeten zijn bij het toekomstbestendig maken van KLM<sup>3 4 5 6</sup>.

Volgens deze leden is het o.a. nodig om:

- een scherp CO<sub>2</sub>-budget op te stellen, naar rato in lijn met het 1,5°C-doel, met een krimpend plafond op het aantal vliegbewegingen,
- WHO-normen op het gebied van geluid over te nemen en (ultra-)fijnstofnormen vast te leggen op grond van het voorzorgsbeginsel,
- middels een goed sociaal plan werknemers naar toekomstbestendige sectoren te begeleiden,
- belastingen te heffen: o.a. op kerosine, tickets en een aangescherpte vliegtaks om de vervuiler ook de betaler te laten zijn,
- geen bonussen of dividend uit te keren in een staatssteunsituatie,
- geen steun te verlenen aan sectoren die zoönotische risico's verhogen, bijvoorbeeld vanwege de handel in levende dieren of vee-industrie.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben in het verleden diverse concrete voorstellen gedaan om het bovenstaande te realiseren. Deze leden constateren dat de bovenstaande voorwaarden grotendeels niet zijn opgenomen in het voorstel van het kabinet om staatssteun te verlenen aan KLM.

Ook constateren deze leden dat de luchtvaartsector nog altijd met fluwelen handschoenen wordt behandeld. Terwijl alle andere vormen van openbaar vervoer actief werden ontmoedigd middels een campagne van de rijksoverheid («met de bus? Alleen als het noodzakelijk is»), mag de luchtvaartsector alweer reclame maken voor ploftickets, zelfs naar landen waarvan het reisadvies nog op code oranje staat<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Bijdrage debat over «mogelijke staatssteun voor KLM» (6 mei 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/bijdrage-van-raan-aan-debat-over-mogelijke-staatssteun-voor-klm>

<sup>4</sup> Inbreng schriftelijk overleg «luchtvaart» (21 april 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/inbreng-pvdd-bij-schriftelijk-overleg-over-luchtvaart>

<sup>5</sup> Kamervragen van het lid Van Raan (29 april 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-het-bericht-dat-het-kabinet-met-miljarden-komt-voor-klm>

<sup>6</sup> Kamervragen van het lid Van Raan (10 april 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-strengere-voorwaarden-aan-staatssteun-voor-de-luchtvaartsector>

<sup>7</sup> Bijdrage debat over «luchtvaart en corona» (19 juni 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/bijdragen/bijdrage-van-raan-over-luchtvaart-en-corona>

Waarom wordt het vliegen momenteel niet actief ontmoedigd? Waarom wordt het inperken van zoönotische risico's niet meegenomen in dit pakket, bijvoorbeeld door de handel in levende dieren of vee-industrie te verbieden?

Erkent het kabinet dat in het voorgestelde pakket geen serieuze klimaatvoorwaarden zijn opgenomen?

Erkent het kabinet dat het doel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer te verlagen in de praktijk kan neerkomen op een stijging van de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot? Zo nee, waarom niet?

Waarom is er niet gekozen voor het afdwingen van absolute CO<sub>2</sub>-reductie, in lijn met de rest van de mobiliteitssector?

Kan het kabinet uitleggen waarom er niet gekozen is voor een scherp CO<sub>2</sub>-budget in lijn met het 1,5°C-doel?

Waarom is er niet gekozen voor het overnemen van de WHO-geluidsnormen?

Kan het kabinet uitleggen waarom er geen (ultra-) fijnstofnormen op grond van het voorzorgsbeginsel worden vastgelegd?

Kan het kabinet toelichten waarom Lelystad Airport onderdeel gemaakt is van de doelstelling

om de hinder te beperken? Erkent het kabinet dat omwonenden van Schiphol en Lelystad Airport van deze kabinetsplannen het gevoel zouden kunnen krijgen dat ze tegen elkaar worden uitgespeeld? Zo nee, waarom niet? Wat gaat het kabinet doen om het vertrouwen van omwonenden te herstellen?

Waarom worden niet alle nachtvluchten geschrapt?

Waarom worden vluchten naar bestemmingen als Brussel en Düsseldorf niet per direct afgeschaft?

Een lening die niet wordt terugbetaald en waarbij niet terugbetalen geen consequenties heeft, heet een gift. Tijdens het debat over de mogelijke staatssteun voor KLM (6 mei 2020) vroeg het lid Van Raan, aan zowel de Minister van Financiën als de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, hoe KLM de leningen gaat terugbetalen in een luchtvaartmarkt die onvermijdelijk zal moeten krimpen om binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te komen. Beide ministers konden daar geen fatsoenlijk antwoord op geven. Daarom stellen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie wederom de vraag: hoe gaat KLM het geleende geld terugbetalen? Kan het kabinet inzichtelijk maken welke prognoses en berekeningen aan deze verwachting ten grondslag liggen? Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang inzake de gemaakte afspraken, het herstructureringsplan en de terugbetaling van leningen? Kan het kabinet de Kamer een gedetailleerd overzicht verschaffen van de huidige schulden(-structuur) van KLM? Kan het kabinet aangeven op welke manier in gesprek zal worden gegaan met de schuldeisers (met name de leasemaatschappijen en de kerosinehandelaren) om de schuldenlast te herstructureren?

Enkel de voorwaarde rond het blokkeren van bonussen en dividenduitkering wordt genoemd door het kabinet, waarmee uitvoering gegeven wordt aan de aangenomen motie Van Raan/Kröger, waarin het kabinet wordt verzocht om in geval van staatssteun het uitkeren van bonussen en dividend niet toe te staan<sup>8</sup>. Bij Air France-KLM kon de Nederlandse staat als aandeelhouder een exorbitante bonus voor Ben Smith alvast niet voorkomen. Hoe gaat het kabinet borgen dat er daadwerkelijk geen bonussen en dividend meer zullen worden uitgekeerd?

<sup>8</sup> Motie Van Raan-Kröger (6 mei 2020): <https://www.partijvoordedieren.nl/moties/motie-van-raan-geen-bonussen-en-dividend-bij-staatssteun>

Erkent het kabinet dat KLM al vele mensen heeft ontslagen en dat ook via dit pakket vele mensen zullen worden ontslagen? Zo ja, waarom ontbreekt er een goed sociaal plan waarin werknemers actief geholpen worden naar het vinden van werk in meer toekomstbestendige sectoren?

Waarom wordt de luchtvaartsector nog steeds gespaard als het gaat om belastingen? Is er met KLM afgesproken dat zij stoppen met het tegenwerken van de invoering van eerlijke belastingen op diverse onderdelen van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Kan het kabinet een overzicht geven van de fiscale structuur van KLM, alsmede een gedetailleerd overzicht van de betaalde belasting door KLM over de afgelopen 10 jaar (inclusief het effectieve belastingtarief dat KLM betaald heeft)? Zo nee, waarom niet?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP***

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de brief met daarin de «Steunmaatregelen KLM» beschreven. Zij hebben daarover enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie vragen of het kabinet een inschatting kan geven van de totale toevoegde waarde van KLM per jaar aan de Nederlandse economie (in euro's).

De leden van de SGP-fractie vragen, wat betreft het traject tot steun, of de voorgestelde steunmaatregelen gevolgen hebben voor de andere steunmaatregelen waar KLM reeds gebruikt van maakt, zoals de NOW-regeling.

De leden van de SGP-fractie lezen dat op basis van verschillende scenario's de liquiditeitsbehoefte van KLM in beeld is gebracht. Deze leden vragen of zij meer inzicht kunnen krijgen in deze liquiditeitsbehoefte. Waar is de liquiditeitsbehoefte van € 3,4 miljard op gebaseerd? Welke berekeningen, scenario's en verwachtingen liggen hieraan ten grondslag?

Tevens vragen de leden van de SGP-fractie voor welke periode de liquiditeitsbehoefte van KLM in beeld is gebracht en voor welke periode naar verwachting de liquiditeitspositie van KLM gewaarborgd is met het steunpakket.

De leden van de SGP-fractie vragen, wat betreft de vorm van de steun, of het rentepercentage op de achtergestelde lening van € 1 miljard in lijn is met rentepercentages die andere staten aan dergelijke leningen aan luchtvaartmaatschappijen verbonden hebben. Is het gekozen rentepercentage, oplopend tot meer dan 7%, noodzakelijk om aan de richtlijnen van de Europese Commissie te voldoen? Zo nee, waarom is een hogere rente afgesproken dan volgens de Europese Commissie noodzakelijk is?

Wat betreft de voorwaarden voor de steun hebben de leden van de SGP-fractie enkele vragen over de kostenreductie van 15% op de beïnvloedbare kosten die KLM moet weten te realiseren. Vallen de (extra) kosten gelieerd aan dit steunpakket daar ook onder? Hoe wordt de bijdrage van het personeel vormgegeven? Moeten alle werknemers (vanaf een modaal jaarsalaris) een deel van het salaris inleveren, of is dit een optie die door KLM genomen kan worden? Geldt deze salariseis ook voor het bestuur en de topmanagementlaag?

De leden van de SGP-fractie lezen dat er twee voorwaarden aan de steunmaatregelen worden gesteld welke gelinkt zijn aan CO<sub>2</sub>-reductie: een absolute CO<sub>2</sub>-reductie voor 2030 van de Duurzame Luchtvaarttafel en een doelstelling van 50% per passagierskilometer, zo lezen van de SGP-fractie. Welke voorwaarde is van kracht? Kan het kabinet een overzicht geven van andere (Europese) landen waar de overheid een dergelijke verplichting

(CO<sub>2</sub>-reductie/CO<sub>2</sub>-target) aan een luchtvaartmaatschappij opgelegd heeft als voorwaarde voor steun en kan het kabinet laten zien hoe deze voorwaarde er in die gevallen concreet uitziet?

Wat is de financiële impact voor KLM van de nationale maatregel om in 2030 14% duurzame kerosine bij te mengen, zo vragen de leden van de SGP-fractie? En hoe past deze verplichting in het door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geïnitieerde traject om tot Europese afspraken te komen? Klopt het dat er op Europees gesproken wordt over een bijmengverplichting van rond de 5%?

De leden van de SGP-fractie vragen wat de impact is van de vermindering van nachtslots naar 25.000 per jaar voor KLM en voor haar netwerk? En wat is volgens het kabinet de impact van deze maatregel specifiek voor de hubfunctie van KLM en Schiphol?

De leden van de SGP-fractie vragen, wat betreft de toekomst van KLM, of het kabinet een reflectie kan geven op de voorwaarden die gesteld worden aan KLM, in relatie tot de voorwaarden die gesteld zijn aan de steun aan Air France door de Franse staat. Is het kabinet van mening dat KLM door de verschillen in deze voorwaarden op achterstand is gezet (in de holding dan wel in de luchtvaartbranche als geheel)?

## **II Reactie van de Minister**