

De vaste commissie voor Financiën heeft op 31 augustus 2021 enkele vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën voorgelegd over de brief van 11 juni 2021 inzake de eerste periodieke rapportage staats-agent KLM

De fungerend voorzitter van de commissie,
Tielen

De adjunct-griffier van de commissie,
Schukking

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 kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie lezen in de rapportage van de staatsagent dat een van de afspraken tussen KLM en de Nederlandse staat is, dat ook externe leveranciers en ketenpartners een rol spelen in de verlaging van de kosten. In het herstructureringsplan heeft KLM daartoe meer dan 90 initiatieven benoemd die een besparingspotentieel hebben. Kan de Minister de lijst met initiatieven en het daar bijbehorende besparingspotentieel delen met de Kamer?

Voorts lezen de leden van de VVD-fractie dat de staatsagent onderzoekt of sprake is of is geweest van mogelijke medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van de KLM-groep. Kan de Minister aangeven welke aanwijzingen hiervoor zijn? Kan de Minister tevens aangeven, indien er daadwerkelijk sprake is of is geweest van medewerking met of facilitering van belastingontwijking door medewerkers van de KLM-groep, welke consequenties hieraan verbonden zullen worden?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatsagent in gesprek is met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met KLM om te bevorderen dat er spoedig een basis is voor rapportage van de conform de Framework Agreement en het Akkoord Duurzame Luchtvaart te monitoren uitstootcijfers. Daarvoor is een operationele definitie nodig die kan aansluiten bij het vervolg op het Akkoord Duurzame Luchtvaart en de Luchtvaartnota 2020–2050. Kan de Minister aangeven wat bedoeld wordt met «operationele definitie»? Kan de Minister tevens aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot het ontwikkelen van deze operationele definitie en de basis voor rapportage van de te monitoren uitstootcijfers?

Air France-KLM heeft de ambitie om op het gebied van duurzaamheid vooraanstaand te zijn, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Naast het Japanse ANA is het de enige luchtvaartgroep die is opgenomen in de Dow Jones Sustainability World Index 2020. Kan de Minister toelichten waarom er slechts twee luchtvaartgroepen opgenomen zijn in de Dow Jones Sustainability World Index 2020? Wat zijn de criteria om opgenomen te worden in deze index en kan de Minister ingaan op het concurrentievoordeel voor Air France-KLM?

Kan de Minister daarnaast ingaan op recente oproep van KLM dat aanvullende overheidssteun nodig is in het licht van de wereldwijde coronapandemie?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM en hebben daar nog enkele vragen bij.

De leden van de fractie van D66 lezen dat KLM «op schema loopt om in 2021 en 2022 ruimschoots aan de voorwaarden te voldoen» van een reductie van ten minste 15% van de beïnvloedbare kosten. Zij zijn geïnteresseerd in de maatregelen die KLM hiervoor genomen heeft en

vragen naar een overzicht van de geplande en gerealiseerde kostenbesparingen in de komende jaren.

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de vorderingen op de luchtvaartgerelateerde eisen moeilijker te kwantificeren zijn en dat de coronacrisis dit verder bemoeilijkt. Wel zouden zij graag nog wat opheldering zien over de vorderingen die volgens de staatsagent al wel reeds gemaakt zijn. De leden van de D66-fractie lezen bijvoorbeeld dat afgewacht moet worden tot de juridische verankering van de 29.000 nachtvluchten in het Luchthavenverkeersbesluit totdat bezien kan worden of KLM de afgesproken evenredige bijdrage levert aan de vermindering. Tegelijkertijd hebben zij in het advies reductie nachtvluchten (Kamerstuk 29 665, nr. 400) gelezen dat op dit moment sprake is van een transitieperiode voor de nachtvluchten waarin luchtvaartmaatschappijen vrijwillig hun nachtslots kunnen opgeven en omzetten naar een dagslot. Wat zijn de concrete plannen van KLM voor de reductie van de nachtvluchten voor 2030?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de bevinding dat de coronacrisis een sterk vertekend beeld kan geven van de CO₂-winst die is geboekt de afgelopen tijd. Zij zouden daarom graag nu, en in toekomstige rapportages, ook op andere wijze op de hoogte worden gehouden van de inspanningen die KLM levert om bij te dragen aan een duurzamere luchtvaart op de langere termijn, die niet afhankelijk is van een terugvallend aantal passagiers. De leden van de D66-fractie zien daarom graag uiteengezet welke andere CO₂-besparende maatregelen getroffen zijn of investeringen gedaan zijn die kunnen leiden tot besparingen op de langere termijn. Hierbij is ook de vraag op welke wijze KLM heeft bijgedragen aan het aantrekkelijk maken van de trein als alternatief voor steden waar de trein een goede verbinding mee heeft, zoals Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf of Frankrijk.

De leden van de D66-fractie vragen daarnaast naar de plannen met het oog op het behoud van de netwerkfunctie van Schiphol. Wat zijn de vooruitzichten hiervoor?

De leden van de D66-fractie zien het beoordelingskader van de staatsagent met interesse tegemoet en vragen wanneer dit kader met de Kamer wordt gedeeld.

De leden van de fractie van D66 kijken verder met interesse uit naar de tweede rapportage van de staatsagent waarin onder meer wordt ingegaan op het onderzoek naar belastingontwijking.

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

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM. De leden van de PVV-fractie brengen daarover het volgende naar voren.

Allereerst merken de leden van de PVV-fractie op dat KLM heeft aangegeven meer steun nodig te hebben als gevolg van het stoppen van de NOW-regeling per 1 oktober¹. De leden van de PVV-fractie willen weten om hoeveel extra steun KLM vraagt en hoe de Minister dit beoordeelt. Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten welke gevolgen dit kan hebben voor het aflossen van 3,4 miljard euro van banken en de Nederlandse staat. Verwacht de Minister dat KLM opnieuw zal moeten ingrijpen in de organisatie?

¹ Telegraaf.nl, 31 augustus 2021 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/1074475782/klm-aanvullende-steun-is-nodig>).

Voorts vragen de leden van de PVV-fractie hoeveel KLM-medewerkers er in totaal wegens de coronacrisis hebben moeten vertrekken. Klopt het dat Air France-KLM 1,5 miljard euro verlies heeft geleden in het tweede kwartaal van dit jaar?

Voortbouwend hierop willen de leden van de PVV-fractie weten hoe dit valt te rijmen met het gegeven dat KLM-directeur Pieter Elbers 535.000 euro verdiende. Kan de Minister tevens in kaart brengen wat de salarissen zijn van andere grootverdieners bij KLM?

Verder willen de leden van de PVV-fractie weten of het klopt dat de boekwaarde eigen vermogen staatsdeelnemingen met ruim 10 miljard euro daalde², hoe de Minister dit beoordeelt en welke gevolgen dit heeft. Kan de Minister dit bedrag uitsplitsen per staatsdeelneming?

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

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM. Zij vragen onder meer aan de Minister of hij kan aangeven of de staatsagent van mening is dat de gedefinieerde voorwaarden voldoende zijn en voldoende passend zijn bij de situatie waarin KLM zich bevindt.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de besparingen in lijn lopen met de gemaakte afspraken. Wel vragen zij in hoeverre kostenbesparingen een gevolg zijn van de coronamaatregelen wereldwijd en daarmee incidenteel en welk gedeelte van de kostenbesparingen structureel is. De leden van de CDA-fractie vragen in dat kader naar de kostenbesparingen na 2022 en of daar al meer duidelijkheid over is verkregen door de staatsagent. De leden van de CDA-fractie vragen of er signalen zijn dat er afspraken gemaakt zijn om op enig moment dat er extra dividend uitgekeerd gaat worden, dit hoger zal uitvallen ter compensatie van de dividendpauze. De leden van de CDA-fractie constateren dat de staatsagent niet is geconsulteerd ten tijde van de acquisitie van een meerderheidsbelang in Airtrade door KLM, terwijl dit wel een strategische acquisitie betrof die van invloed was op de activiteiten van de KLM-groep. De leden van de CDA-fractie vragen wat de reden was dat de staatsagent niet geconsulteerd is. Welke gevolgen heeft een niet-consulteren van de staatsagent bij dergelijke besluiten, zo vragen de leden van de CDA-fractie. In het bijzonder vragen zij of niet consulteren bij dergelijke besluiten in het uiterste geval ook gevolgen kan hebben voor het steunpakket.

De leden van de CDA-fractie merken op dat KLM nog steeds een beloningsverhouding heeft waarbij de topman acht keer meer verdient dan de gemiddelde KLM'er en een van de weinige staatsdeelnemingen is die een dergelijk groot beloningsverschil kent. De leden van de CDA-fractie vragen hoe de Minister dat beoordeelt. De leden van de CDA-fractie constateren dat Schiphol haar prognose voor 2021 nog verder naar beneden heeft bijgesteld. In hoeverre is dat nog van invloed op de prognoses voor KLM, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

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

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat, waarmee zij de Eerste periodieke rapportage van de staatsagent

² FD.nl. 26 augustus 2021 (<https://fd.nl/economie-politiek/1409461/staat-verliest-fors-op-deelnemingen-waar-weer-minder-vrouwen-aan-de-top-staan-m4h1ca488q8g>).

KLM hebben toegezonden. Deze leden hebben hierbij nog enkele kritische vragen en opmerkingen.

Aanstelling en bevoegdheden staatsagent

De leden van de SP-fractie vragen zich af wat de reden is dat de rapportages vanuit de staatsagent halfjaarlijks worden verstrekt terwijl de staatsagent per kwartaal rapportages vanuit KLM ontvangt? De leden van de SP-fractie zijn van mening dat rapportages vanuit de staatsagent per kwartaal meer mogelijkheden bieden om als overheid tijdig bij te kunnen sturen indien blijkt dat niet aan de afspraken uit de overeenkomst tussen Air France-KLM en de Nederlandse Staat wordt voldaan. Kunnen de Ministers hierop reageren?

Bevindingen staatsagent

De leden van de SP-fractie maken zich ernstige zorgen over de gevolgen die de beoogde kostenbesparingen op arbeidsvoorwaarden zullen hebben voor de medewerkers van KLM. KLM is een voornamelijk werkgever met een groot en divers werknemersbestand met sterk uiteenlopende arbeidsvoorwaarden. De leden van de SP-fractie lezen in de rapportage van de staatsagent dat KLM op schema ligt om ruimschoots aan de voorwaarden te voldoen als het gaat om de afgesproken kostenreducties. Hoe ruim wordt de beoogde 15 procent overschreden en kunnen de Ministers toelichten hoe dit in de praktijk uitpakt voor de mensen op de werkvloer? Hoeveel arbeidsplaatsen dan wel fte zijn er sinds het uitbreken van de coronacrisis bij KLM precies verdwenen of zullen er nog verdwijnen en welke loonoffers zijn uiteindelijk gevraagd van de KLM-medewerkers? En wat is er terechtgekomen van de missie van de staat om de topman van Air France-KLM geen bonus van 2 miljoen euro te doen toekomen?

Arbeidsvoorwaarden

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd in hoeverre er op het gebied van besparing op arbeidsvoorwaarden is voldaan aan het geformuleerde uitgangspunt dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Kunnen de Ministers voor verschillende inkomenscategorieën specificeren welk percentage de medewerkers hebben moeten inleveren op hun voormalige inkomen? En kan daarbij tevens worden vermeld om hoeveel medewerkers per inkomenscategorie en beroepsgroep dit gaat? Voorts vernemen de leden van de SP-fractie graag van de Ministers wat de matiging van de loonkosten heeft betekend voor de secundaire arbeidsvoorwaarden van de KLM-medewerkers.

De leden van de SP-fractie merken op dat het afgelopen half jaar regelmatig berichten verschenen over medewerkers die weliswaar hun baan konden behouden, maar daarbij wel te maken kregen met andere zeer nadelige inkomenseffecten zoals het schrappen van onregelmatigheidstoelagen, het vervangen van vast werk voor goedkoop flexwerk, of het werken met deeltijdroosters waarbij deeltijders hun contracturen -als het aan KLM lag- over steeds meer werkdagen uitgesmeerd zouden krijgen.

Houden de Ministers bij de gemaakte afspraken naast de effecten op de primaire inkomens ook rekening met dergelijke bijkomende verslechteringen en zo nee, zijn zij bereid om dit mee te nemen bij de verdere monitoring van de afspraken?

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

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van de eerste periodieke rapportage van de staatsagent KLM, die is aangesteld om toezicht te houden op de naleving door KLM van de voorwaarden en afspraken rond het steunpakket van 3,4 miljard euro. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat KLM volgens het Jaarverslag 2020 de doelstelling heeft om een beperking van de CO₂-uitstoot van de vliegoperatie – waarmee wordt bedoeld de vluchten die uit Nederland vertrekken – in 2030 met 15 procent te realiseren ten opzichte van 2005. Aangezien de wereld in een klimaatcrisis verkeert, is dit een weinig ambitieuze doelstelling, zo vinden de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Zij lezen bovendien dat KLM in 2019 al 4 procent onder het niveau van 2005 zat. Zij vragen zich af: kan deze doelstelling worden opgeschroefd, aangezien het er zo op lijkt dat de huidige doelstelling al twee jaar niet uitdagend genoeg is.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat erop wijzen dat de luchtvaart rigoureus zal moeten krimpen, omdat de leefbaarheid van de aarde in het gedrang is gekomen. Paradoxaal genoeg kunnen de leningen met hoge rentes niet worden terugbetaald zonder groei. Hoe verhoudt de reductiedoelstelling zich tot de veronderstelde groei die moet plaatsvinden? Hoe reflecteert de staatsagent op dit spanningsveld? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO₂-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton er al sinds 1 maart 2019 ligt. Hoeveel CO₂-ruimte zou KLM onder dit plafond mogen innemen, naar rato van het huidige marktaandeel? En wat betekent dit vervolgens voor andere luchtvaartmaatschappijen? Hoeveel CO₂-ruimte blijft er dan over voor andere luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben tijdens het algemeen overleg Staatsdeelnemingen van 3 februari 2021 de toezegging gekregen dat de vraag om aan te geven wat het verdienmodel is van KLM met een CO₂-plafond van 2,5 tot 3,5 megaton zou worden meegenomen «in de bespiegelingen over de toekomst van deze onderneming». Wanneer vinden deze bespiegelingen plaats, wie nemen daaraan deel en hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kan de staatsagent hierover rapporteren?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat de staatsagent ook zal rapporteren over de prestaties van KLM bij het terugdringen van vlieghinder. Hoe verhoudt het terugdringen van de vlieghinder zich tot de groei die nodig is om de leningen terug te betalen? Hoe ziet de staatsagent dit? Hoe gaat hij de prestaties van KLM op dit vlak meten?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat vliegtuigen geluidsverstoring veroorzaken in Natura 2000-gebieden. Dit zijn binnen de EU beschermde natuurgebieden, geregeld (onderdeel van) stiltegebieden, en tevens gebieden waar mensen graag recreëren. Vormt KLM hier een uitzondering op onder vliegtuigmaatschappijen of veroorzaakt ook KLM geluidsverstoring in Nederlandse Natura 2000-gebieden?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken in dit kader nog op dat de gemeente Nieuwkoop bij het Natura 2000-gebied «Nieuwkoopse Plassen en De Haeck» ligt, dat vrijwel volledig in stiltegebied valt dat groter is dan het Natura 2000-gebied zelf. De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen zich af of de Minister de waarde van

stiltegebieden voor de natuur erkent. Erkent de Minister de recreatieve waarde van stiltegebieden? Erkent de Minister de economisch-recreatieve waarde van stiltegebieden?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren constateren dat er op dit moment geluidsverstoring plaatsvindt in dit Natura 2000-gebied door de luchtvaart. In de notitie *Stiltegebieden Zuid-Holland 2018*³ staat zelfs: «het aangrenzende Utrechtse deel van de Nieuwkoopse Plassen is in het verleden door de provincie Utrecht geschrapt als stiltegebied vanwege de overlast van vliegverkeer van en naar Schiphol» en «Opgemerkt wordt dat in het kader van de implementatieregelgeving voor luchthavens geen aandacht wordt besteed aan de invloed van bijvoorbeeld grote luchthavens, zoals Schiphol, op stiltegebieden in ons land. In de toelichting op de betreffende wetgeving is niet aangegeven waarom dit, anders dan voor industrieterreinen, horecaconcentratiegebieden, rijks- en provinciale wegen en hoofdspoorwegen, niet vereist is. Informatie is voor provincies relevant bijvoorbeeld in verband met de vraag welk gebieden in ieder geval niet in aanmerking zouden moeten komen voor aanwijzing als stiltegebied.» Hieruit blijkt dat de luchtvaart bepalend is voor het aanwijzen van stiltegebieden, in plaats van dat flora, fauna en eventueel recreanten in die gebieden bepalend zijn.

Wat rechtvaardigt de uitzonderingspositie van luchtvaartmaatschappijen in stiltegebieden en beschermde natuurgebieden en op grond waarvan valt deze uitzonderingspositie die gewone burgers en andere sectoren niet hebben, te legitimeren? Hoeveel geluidsverstoring veroorzaakt KLM in Natura 2000-gebieden en stiltegebieden in Nederland? De leden zijn van de fractie van de Partij voor de Dieren is van mening dat het kabinet als aandeelhouder moet zorgen dat KLM beschermd natuurgebied en stiltegebied respecteert en daar dus geen geluidsverstoring veroorzaakt. Hoe gaat de staatsagent het geluid dat wordt veroorzaakt door KLM in beschermde natuurgebieden en stiltegebieden meten en hoe gaat hij bepalen hoe KLM presteert op het gebied van hinder terugdringen? Tot slot willen de leden van de Partij voor de Dieren benadrukken dat het de bedoeling is dat er minder wordt gevlogen. Op welke manier leiden de voorwaarden op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder tot minder vliegbewegingen door KLM? Kan de staatsagent rapporteren over de manier waarop de prestaties van KLM op het gebied van verduurzaming en het terugdringen van hinder, hebben geleid tot minder vliegverkeer?

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

De leden van de SGP-fractie hebben vragen over de aanpassingen van de arbeidsvoorwaarden als onderdeel van de afspraken. Is er inmiddels al meer bekend over de verdere invulling van het voorstel dat gedaan is, waarmee werknemers inleveren op hun arbeidsvoorwaarden? Worden er maxima gesteld aan de percentages waarmee de arbeidsvoorwaarden van lage en middeninkomens kunnen worden versoerd? Of geldt hier net als voor de hoogste inkomens een minimaal percentage?

Daarnaast vragen de leden van de SGP-fractie naar de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie van de leden Stoffer en Slootweg over werknemers tot anderhalf keer modaal zo veel mogelijk ontzien (Kamerstuk 35 505, nr. 17). In de brief wordt gewezen op het feit dat werknemers met een modaal inkomen ook inleveren op hun arbeidsvoorwaarden. Komt deze invulling overeen met de invulling die overeengekomen is, en waarnaar verwezen wordt in de brief van 3 november 2020 (Kamerstuk 29 232, nr. 45)?

³ Provincie Zuid-Holland, 24 april 2018 (<https://www.zuid-holland.nl/@20686/notitie/>).

Vragen en opmerkingen van de leden van de Groep Van Haga

De leden van de Groep Van Haga hebben kennisgenomen van de stukken met betrekking tot de eerste periodieke rapportage staatsagent KLM 2021. De leden zijn erg benieuwd naar de economische gevolgen voor KLM en Schiphol veroorzaakt door het Luchthavenverkeersbesluit waarin juridisch vastgelegd wordt dat het aantal nachtvluchten gereduceerd wordt.

De leden van de Groep Van Haga lezen het volgende:

«In het gebruiksjaar 2019 bedroeg het totale aantal nachtvluchten op Schiphol 30.112, waarvan 20.359 door de KLM-groep. De ontwerpwijziging van het Luchthavenverkeersbesluit waarmee de eerste stap naar 29.000 nachtvluchten juridisch wordt verankerd, is in procedure. Dit geldt ook voor de mogelijk daaropvolgende, voorwaardelijke reductiestappen naar 27.000 en daarna naar 25.000 nachtvluchten, die een separate wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit zullen vereisen.»

De leden van de Groep Van Haga vragen of de nachtvluchten die geschrapt zijn mogelijk worden herverdeeld over andere vliegvelden in Nederland of dat deze verplaatst worden naar overdag. Het is aannemelijk dat na de coronacrisis het aantal vluchten gestaag zal toenemen, dus zal in het drukke overdagschema weinig plek zijn om nachtvluchten in te plannen. Dit betekent dus dat het totaalaantal vliegbewegingen zal afnemen en dat zal invloed hebben op de economische vooruitzichten van KLM en Schiphol in het algemeen.

Voorts vragen deze leden hoe het zit met de concurrentiepositie van Schiphol t.o.v. andere Europese concurrerende vliegvelden in de buurt als de afname van nachtvluchten juridisch wordt vastgelegd.