

Vergaderjaar 2022–2023

29 232

Air France – KLM

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 juni 2023

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 23 februari 2023 over de vierde rapportage staatsagent KLM (Kamerstuk 29 232, nr. 57).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 maart 2023 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 31 mei 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tielen

De adjunct-griffier van de commissie,
Lips

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de rapportage van de staatsagent, de brief van KLM en de brief van het kabinet. Deze leden lezen dat KLM naar het oordeel van de staatsagent en het kabinet een goede inzet levert op luchtvaart-gerelateerde afspraken, maatregelen neemt tegen belastingontwijking en de kostenbesparingen in 2021 en 2022 heeft gerealiseerd. Het voornemen om de resterende kredietfaciliteit te beëindigen vinden deze leden een goede stap. Zij hebben een aantal vragen aan het kabinet.

Allereerst merken de leden van de VVD-fractie op dat de staatsagent in de vierde rapportage concludeert dat kostenreducties niet structureel van aard zijn en dat ingeplande kostenreducties voor de jaren 2023 en verder ontoereikend zijn. Zo schiet de reductie van de beheersbare kosten in 2023 met 250 miljoen euro tekort ten opzichte van de voorwaarde uit het steunpakket, met een oploep tot 475 miljoen euro vanaf 2025. Ook is de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage in maart 2022 ter zijde geschoven. In reactie hierop noemt het kabinet deze constatering slechts «teleurstellend», waarbij het kabinet aangeeft «nogmaals te hebben benadrukt» dat afspraken ten uitvoer gebracht moeten worden. Welke concrete acties verbindt het kabinet aan deze kwalificaties?

KLM heeft in reactie op de vierde rapportage van de staatsagent aangegeven het belang in te zien van structurele kostenbesparingen en het vergroten van de competitiviteit van KLM. Het kabinet verwacht in lijn hiermee van het bestuur van KLM dat zij concrete actie gaat ondernemen om structurele kostenreducties door te voeren en het vergroten van de competitiviteit van KLM als haar prioriteit ziet, met oog voor duurzaamheid en de omgeving. Het kabinet verwacht van de raad van commissarissen van KLM dat zij toezicht blijft houden op de actiebereidheid van het bestuur inzake deze onderwerpen. Dit geldt ook nu het steunpakket door KLM is beëindigd.

Het bovenstaande laat onverlet dat nu de contractuele voorwaarden bij het steunpakket en de figuur van de staatsagent wegvallen, het kabinet zich een oordeel zal vormen over de mate van naleving door KLM over de gehele looptijd van het steunpakket en op basis van die beoordeling zal bezien of eventuele vervolgstappen wenselijk en (juridisch) haalbaar zijn. Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage, zal deze rapportage ook gedeeld worden met uw Kamer.

De leden van de VVD-fractie hebben het kabinet eerder gevraagd om creatieve mogelijkheden te verkennen om de naleving van steunvoorwaarden te bevorderen. Deze leden vragen het kabinet welke mogelijkheden hiervoor tot nog toe in beeld zijn gebracht en welke in de praktijk worden gebracht om ervoor te zorgen dat gemaakte afspraken worden nagekomen.

Het kabinet heeft meerdere malen indringend gesproken met KLM over de naleving van de steunvoorwaarden. Deze hebben niet het effect gesorteerd waarop gehoopt was. Het kabinet blijft haar positie van aandeelhouder inzetten om het bestuur van KLM te bewegen om actiebereidheid te laten zien op de door de staatsagent geconstateerde verbeterpunten. De Nederlandse staat kon ontbinding van het steunpakket vanwege de niet-naleving van de steunvoorwaarden door KLM niet als pressiemiddel

inzetten. Bij het opzetten van het steunpakket vond het kabinet het van belang dat ook de banken bijdroegen aan de steunverlening (de zogenoemde *bail in*). Vanwege hun betrokkenheid was het vervolgens niet haalbaar om ontbindende voorwaarden van de staat op te nemen in de financieringsdocumentatie die waren gekoppeld aan het niet naleven van de voorwaarden. De banken wilden namelijk niet het risico lopen dat de staat eigenstandig de steun zou kunnen stopzetten bij een onderneming met een – ten tijde van het opzetten van het steunpakket – sterk verslechterd financieel profiel.

Het kabinet is blijven inzetten op kritische gesprekken met de onderneming met als doel KLM te bewegen tot naleving van de steunvoorwaarden. Dit geldt ook voor de periode tussen de vierde en vijfde rapportage van de staatsagent. Deze gesprekken waren op dat moment volgens het kabinet het meest geschikte middel om KLM te bewegen tot meer naleving. Het afdwingen van naleving via de rechter brengt per definitie het risico van een langlopend proces met een onzekere uitkomst met zich mee. Daarnaast geldt ook dat KLM eigenstandig het belang zou moeten zien van het boeken van resultaat op het belangrijkste langetermijndoel van de steunvoorwaarden, namelijk de versterking van de concurrentiepositie door middel van de structurele kostenbesparingen. Zoals hierboven aangegeven zal de Nederlandse staat nog nader zal bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

Het kabinet zal de steunverlening aan KLM ook evalueren. Daarbij wordt specifiek ingegaan op welke zaken beter of anders hadden gekund, waaronder in de wijze waarop naleving beter geborgd had kunnen worden. De uitkomsten van deze evaluatie zal ook met uw Kamer worden gedeeld.

De zorgen die er zijn over de langjarige kostenbeheersing en arbeidsvoorwaarden, overlappen ook met de rol die de Staat heeft als aandeelhouder om toe te zien op een goede concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij. Hoe verhoudt dit zich tot de rol van de staatsagent? Ook op andere vlakken, zoals verduurzaming en het tegengaan van geluidsoverlast, is overlap met het luchtvaartbeleid van het kabinet. De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet duidelijk te maken of en waar het kabinet nog een exclusieve rol van de staatsagent ziet na beëindiging van de steunfaciliteit.

De rol van de staatsagent op grond van de Framework Agreement is geëindigd na beëindiging van de steunfaciliteit door KLM en de oplevering van zijn vijfde voortgangsrapportage, welke binnenkort met uw Kamer wordt gedeeld (Kamerstuk 29 232, nr. 59).

Zoals hierboven aangegeven, zal de Nederlandse staat in haar rol als aandeelhouder van KLM evenwel blijven benadrukken dat KLM haar concurrentiepositie moet blijven versterken. Concreet verwacht de Nederlandse staat van het bestuur van KLM dat zij de resultaten boekt ten aanzien van de structurele kostenbeheersing, voldoende bestand is tegen onverwachte toekomstige gebeurtenissen en maatregelen neemt die nodig zijn om een concurrerende vliegtuigmaatschappij te blijven. Het bovenstaande met oog voor duurzaamheid en de omgeving waarin KLM opereert. Daar waar nodig zal de Nederlandse staat haar aandeelhouder-schap in de holding inzetten om hiervoor aandacht te vragen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat schetst de beleidsmatige contouren waarbinnen KLM op deze gebieden moet acteren. Ook na beëindiging van het steunpakket blijft KLM gebonden aan de luchtvaart gerelateerde voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en

leefbaarheid waar deze zijn verankerd in de Luchtvaartnota 2020–2050 of komende tijd worden vastgelegd in wet- en regelgeving. De staatsagent heeft in zijn derde periodieke rapportage aangegeven dat het monitoringsplan dat is opgesteld om naleving van de luchtvaart gerelateerde voorwaarden beter te kunnen monitoren een basis kan bieden om te blijven monitoren of KLM aan deze voorwaarden voldoet. Zoals in de aanbestedingsbrief bij de «Derde rapportage staatsagent KLM d.d. 23 juni 2022 (Kamerstuk 29 232, nr. 54)» aangegeven, staat het kabinet in beginsel positief tegenover het blijven monitoren van de luchtvaart gerelateerde voorwaarden, ook na beëindiging van het steunpakket, om de voortgang van het behalen van de beleidsdoelen ten aanzien van duurzaamheid, leefbaarheid en ook netwerkqualiteit inzichtelijk te maken. Over de wijze waarop hier uitvoering aan kan worden gegeven en op welke partijen de monitoring zou moeten toezien worden momenteel gesprekken gevoerd binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Specifiek over de uitbetaling van variabele beloningen over 2019, delen de leden van de VVD-fractie de opvatting van het kabinet dat het gezien de financiële steun lovenswaardig was geweest hiervan af te zien. Deze leden vragen daarbij het kabinet zich in Europees verband te blijven inzetten om het schrappen van bonussen standaard onderdeel te maken van dergelijke noodsteun. Ook vragen deze leden of het kabinet andere mogelijkheden heeft onderzocht om dit bij toekomstige steunmaatregelen te verankeren.

Naar aanleiding van de motie van het lid Heinen (Kamerstuk 28 165, nr. 345) (ingediend in het VAO Staatsdeelnemingen d.d. 13 april 2021 (Handelingen II 2020/21, nr. 67, item 9) heeft de Minister van Economische Zaken en Klimaat bij de Europese Commissie (EC) gepleit voor verdere aanscherping van het Tijdelijk Steunkader Covid-19 voor wat betreft het toekennen van bonussen. De EC heeft uiteindelijk de passage over de bonussen niet aangepast.

Het Tijdelijk Steunkader Covid-19 is een beleidskader van de EC dat zij zelf autonoom kan vaststellen. De lidstaten hebben op die vaststelling maar een beperkte invloed. Echter bij het toekennen van steun is het uiteindelijk aan de Lidstaten zelf aan welke bedrijven zij staatssteun verstrekken en tegen welke voorwaarden. De EU-steunkaders geven daarbij randvoorwaarden die de lidstaten in acht moeten nemen bij het verstrekken van de staatssteun.

In Nederland is het uitgangspunt dat bij overheidssteun ten behoeve van continuering van de onderneming («noodsteun») wederkerigheid wordt verwacht van het bedrijf dat gesteund wordt. Hierbij zal het bijvoorbeeld gaan om voorwaarden die voorkomen dat de steun wordt aangewend voor andere doeleinden dan het behoud van de economische activiteiten van de onderneming. Deze bijzondere steunverlening verdraagt zich in de regel niet met het uitkeren van dividenden, het betalen van bonussen, het inkopen van eigen aandelen en/of ruime ontslagvergoedingen voor leden van de raad van bestuur tot één vast jaarsalaris. In het Afwegingskader bij steunverzoeken individuele bedrijven is eveneens het uitgangspunt opgenomen dat kritisch naar het beloningsbeleid van de onderneming wordt gekeken in situaties waarin een bedrijf beroep doet op een redding vanuit de overheid.

Het Tijdelijk Steunkader Covid-19 werd voor de meeste instrumenten slechts tot 30 juni 2022 verlengd. Om een *cliff-effect* te voorkomen en genoeg tijd te bieden voor de uitrol en uitvoering van met name de in de punten 3.13 en 3.14 opgenomen herstelinstrumenten, geldt voor deze punten van het tijdelijk steunkader Covid-19 een latere einddatum. Punt 3.13 biedt de lidstaten de mogelijkheid om tot en met 31 december 2023 specifieke investeringssteun te verlenen, en punt 3.14 maakt maatregelen

inzake solvabiliteitssteun mogelijk tot en met 31 december 2023. Paragraaf 3.11 (herkapitalisatie) van het Tijdelijk Steunkader Covid-19 geldt dus niet meer. In het op dit moment geldende Tijdelijk crisis- en transitiekader voor staatssteunmaatregelen ter ondersteuning van de economie na de Russische agressie tegen Oekraïne (TCTF) heeft de Commissie opgenomen dat zij solvabiliteitssteun per geval zal beoordelen. Daarbij heeft de Commissie aangegeven dat onder meer een feitelijk verbod op bonusbetalingen van belang zal zijn voor de verenigbaarheid van de steun.

Mocht er in de toekomst een nieuw kader nodig zijn of een bestaand steunkader voor noodsteun wijzigen, dan zal de Nederlandse overheid ervoor blijven pleiten om bij het ontvangen van «noodsteun» als voorwaarde op te nemen dat het uitkeren of toezeggen van bonussen niet mag zolang de noodsteun nog niet is terugbetaald.

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet feitelijk te verhelderen of het klopt dat KLM hierover juridisch advies heeft ingewonnen over de uitbetaling van variabele beloningen over 2019 naar aanleiding van de eerdere gerechtelijke uitspraak en dat de staatsagent of het kabinet dit niet hebben gedaan.

Het is juist dat KLM in zijn rol als werkgever en de staatsagent in zijn rol als rapporteur hier juridisch advies over hebben ingewonnen inzake de naleving van de steunvoorwaarden. Het kabinet heeft dit niet gedaan, omdat primair de staatsagent de naleving van de steunvoorwaarden monitort en niet het kabinet.

Vragen en opmerkingen van de leden van D66-fractie en reactie van de bewindspersoon

Met enige verbazing hebben de leden van de D66-fractie kennisgenomen van de vierde voortgangsrapportage van de staatsagent van KLM en de brief van de directie van KLM daarover. Deze leden hebben nog vragen en opmerkingen bij deze rapportage.

De leden van de D66-fractie geven aan dat de staatsagent van KLM schrijft dat KLM de bedrijfseconomische voorwaarden heeft overtreden, die zijn vastgelegd in het Framework Agreement behorend bij de steun die door de Staat aan KLM is verleend tijdens de coronacrisis. De leden van de D66-fractie hebben daar drie vragen bij. In de eerste plaats vragen deze leden of de Minister de analyse van de staatsagent deelt. Daarnaast vragen zij welke consequenties de Minister daaraan verbindt, waarbij het niet-juridisch-bindend zijn van deze afspraken niet hoeft te betekenen dat er geen gevolgen kunnen zijn, zo denken deze leden. Ten derde vragen deze leden naar de lessen die het kabinet trekt voor eventuele nieuwe steun in de toekomst voor een groot bedrijf in aanvulling op het onderzoek naar de steun aan grote ondernemingen in het verleden.

De staatsagent constateert dat KLM aan bepaalde substantiële bedrijfs-economische voorwaarden geen opvolging heeft gegeven. Het kabinet onderschrijft de bevindingen van de staatsagent.

Vooropgesteld geldt dat de steunvoorwaarden juridisch bindend waren. Zoals hierboven bij de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie kon Nederlandse staat de financieringsovereenkomsten echter niet ontbinden bij niet-naleving van de voorwaarden door KLM. Door het kabinet is ervoor gekozen om in te blijven zetten op kritische gesprekken met de onderneming met als doel KLM te bewegen tot naleving van de voorwaarden. Dit geldt ook voor de periode tussen de vierde en vijfde

rapportage. Deze gesprekken waren op dat moment volgens het kabinet het meest geschikte middel om KLM te bewegen tot meer naleving. Het afdwingen van naleving via de rechter brengt per definitie het risico van een langlopend proces met een onzekere uitkomst met zich mee. Daarnaast geldt ook dat KLM eigenstandig het belang zou moeten zien van het boeken van resultaat op het belangrijkste langetermijndoel van de steunvoorwaarden, namelijk de versterking van de concurrentiepositie door middel van de structurele kostenbesparingen.

Zoals hierboven aangegeven zal de Nederlandse staat nog nader bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

Zoals eerder ook aangegeven bij de vragen van de VVD-fractie, zal het kabinet de steunoperatie aan KLM ook evalueren en daaruit lessen trekken. De uitkomsten van deze evaluatie worden ook gedeeld met uw Kamer.

Voorts lezen de leden van de D66-fractie dat de staatsagent van KLM schrijft dat KLM in maart 2022 eenzijdig arbeidsrechtelijke condities en hun onderliggende doelstellingen terzijde heeft geschoven en dat dit volgens de staatsagent van KLM een schending is van de voorwaarden die aan de staatssteun waren verbonden. Dat roept bij deze leden de vraag op of de ondertekening van een overeenkomst volgens de Minister een comittering is waaraan opvolging gegeven zou moeten worden. Deze leden vragen daarbij naar het voorbeeld van de Code of Conduct waarin wordt aangegeven te voldoen aan de letter, intentie en geest van belastingwetgeving in landen waarin KLM actief is.

KLM heeft zich gecommitteerd aan de steunvoorwaarden en dient deze daarom na te leven. Dit geldt ook voor de steunvoorwaarden rondom de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage. Zoals ook aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage van de staatsagent heeft het kabinet richting KLM benadrukt dat zij de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage waarin de sterkte schouders de zwaarste lasten dragen daarom serieus moet blijven nemen en niet terzijde kan schuiven zolang het steunpakket loopt. Structurele kostenrationalisatie blijft ook na afloop van het steunpakket van belang. Wij blijven dit daarom ook in onze rol als aandeelhouder benadrukken.

Belangrijk om aan te geven is dat de Code of Conduct geen contract is tussen de staat en KLM. Dit betreft een intern document dat door KLM is opgesteld. Uit de vierde rapportage van de staatsagent volgt samengevat dat deze Code of Conduct in juli 2022 is verschenen. In de Code of Conduct heeft KLM de bevestiging gegeven zich te committeren aan de letter, de intentie en de geest van de belastingwetgeving. Daarmee is volgens de staatsagent echter geen einde gemaakt aan de facilitering van de mogelijke belastingontwijking door werknemers van KLM. Het blijft daarom belangrijk dat KLM opvolging gaat geven aan de aanbevelingen van de staatsagent op dit punt en een maatregel neemt die de facilitering van mogelijke belastingontwijking stopt.

Met grote verbazing begrijpen de leden van de D66-fractie dat er twee separate voorstellen zijn voorgelegd aan de pilotenvakbond van KLM. Het eerste voorstel was niet in lijn met de voorwaarden uit het Framework Agreement, namelijk een loonsverhoging voor goedbetaalde piloten. Het tweede voorstel was echter juist een voorwaarde uit het Framework Agreement, namelijk de vereiste om te stoppen met gratis vluchten voor medewerkers die belastingontwijking in de hand werkt. Deze leden vragen in de eerste plaats waarom een vakbond mag stemmen over het nakomen van afspraken met een derde partij die de directie van KLM reeds heeft

gemaakt. Het verbaast deze leden namelijk niet dat medewerkers in algemene zin vaak voor een loonsverhoging zullen stemmen en tegen een verlaging van een vergoeding. Daarom vragen deze leden of de stemmingsuitslag bij de stemmingen over deze voorstellen door de pilotenvakbond betekent dat de steunvoorwaarden van de Staat aan KLM niets meer waard zijn.

De Nederlandse staat heeft een overeenkomst afgesloten met KLM in 2020, teneinde de steunvoorwaarden vast te leggen. In deze overeenkomst is de voorwaarde opgenomen dat KLM een einde zou maken aan facilitering van mogelijke belastingontwijking door haar werknemers. Dit is een commitment vanuit KLM. Het is verder aan KLM als werkgever op welke wijze de vakbonden daarbij betrokken moeten worden, de Nederlandse staat kan daarin niet treden. Dat laat onverlet dat de staatsagent concludeert dat deze steunvoorwaarde niet door KLM is nageleefd. Het kabinet vindt daarom dat deze steunvoorwaarde nog steeds door KLM moet worden opgevolgd, ook nu het steunpakket is beëindigd.

Hoe kijkt het kabinet naar de uitspraak van de staatsagent dat er sprake is van «een patroon van schending van arbeidsvoorwaardelijke condities» en hoe kan dit patroon worden doorbroken?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage, vindt het kabinet dit teleurstellend en heeft het KLM hierop aangesproken. De arbeidsvoorwaardelijke condities moeten mede worden gezien in het licht van de vereiste structurele kostenreducties. KLM zegt dat zij het belang van structurele kostenbesparingen inziet en het vergroten van de competitiviteit van KLM als haar prioriteit ziet. Het is echter bijzonder spijtig dat dit zich in de komende jaren niet vertaalt in structurele kostenreducties die voldoen aan de voorwaarden uit het steunpakket. Wij hebben daarom nog een keer benadrukt dat wij ervan uitgaan KLM deze woorden daadwerkelijk ten uitvoer gaat brengen, ook na afloop van het steunpakket.

Als een bedrijf te maken heeft met hoge inflatie, een krappe arbeidsmarkt voor specifieke maar niet alle onderdelen van het bedrijf, hogere externe kosten alsmede supply-chain-problemen, denken de leden van de D66-fractie dat het extra belangrijk is om de kosten die het bedrijf zelf kan beïnvloeden te minimaliseren. Deze leden vragen of het kabinet die analyse deelt. Voorts vragen deze leden naar een reactie van het kabinet op de brief over de vierde rapportage van de staatsagent die KLM aan de thesaurier-generaal van het Ministerie van Financiën heeft gestuurd. Is het kabinet van mening dat ook KLM de analyse deelt dat juist als een bedrijf te maken heeft met genoemde problemen controleerbare kosten geminimaliseerd zouden moeten worden? Deze leden vragen vervolgens waar dat uit blijkt.

Het kabinet deelt de analyse van de D66-fractie. KLM heeft in de eerste jaren van het steunpakket ruimschoots voldaan aan de vereiste kostenbesparingen, maar niet door middel van maatregelen met voldoende structurele doorwerking naar latere jaren, zoals vereist op grond van de steunvoorwaarden. Als gevolg daarvan heeft de staatsagent voor de jaren 2023 en verder geconcludeerd dat deze kostenbesparingen onvoldoende van omvang en niet structureel waren.

Zoals hierboven aangegeven, zijn het bestuur en de raad van commissarissen van KLM door het kabinet om verantwoording gevraagd over de bevindingen van de staatsagent in de vierde rapportage. KLM heeft in een reactie aangegeven, die ook gedeeld is met uw Kamer, dat zij het belang van structurele kostenbesparingen inziet en het vergroten van de

concurrentiepositie van KLM als haar prioriteit ziet. Het is echter bijzonder spijtig dat dit zich in de komende jaren niet vertaalt in structurele kostenreducties die voldoen aan de voorwaarden uit het steunpakket. KLM dient daarom deze woorden daadwerkelijk ten uitvoer te brengen.

Naast de financiële afspraken die zijn gemaakt, kennen de leden van de D66-fractie de andere afspraken die zijn gemaakt bij het verlenen van steun aan KLM en waarover deze leden lezen in de vierde voortgangsrapportage van de staatsagent. Deze leden vragen wanneer KLM stopt met vluchten tussen Amsterdam en Brussel, die langer duren dan dezelfde reis met de trein. Omdat deze leden begrijpen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hier een regierol in heeft, vragen deze leden de Minister om een toelichting over wat die regierol behelst. Daarbij vragen deze leden specifiek naar de planning van die regierol en wanneer verdere vorderingen kunnen worden verwacht met de Actieagenda Trein en Luchtvaart.

Sinds 26 maart 2023 heeft KLM extra stoelen ingekocht op vier Thalys-treinen tussen Amsterdam en Brussel, met als doel de verdere afbouw van de vier vluchten per dag die KLM nog uitvoert tussen Amsterdam en Brussel.

De Actieagenda Trein en Luchtvaart is een vrijwillige samenwerking tussen KLM, Schiphol, ProRail, NS en het Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), waarbij IenW een faciliterende rol vervult. Deze rol vervult IenW primair door het samenbrengen van deze partijen door middel van regulier overleg over de actieagenda en het wegnemen van barrières voor de samenwerking. IenW bekijkt daarbij welke stappen zij zelf daarin kan nemen. Zo zal Nederland bij de herziening van de luchtdienstenverordening ervoor pleiten om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om korte vluchten te beperken wanneer er sprake is van alternatief vervoer. Uw Kamer wordt binnenkort in de brief internationaal spoor geïnformeerd over de vorderingen binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart.

Aangezien de leden van de D66-fractie begrijpen dat de staatssteun aan KLM door KLM met enige haast wordt terugbetaald om niet langer aan de gestelde voorwaarden te voldoen, vragen deze leden naar de manier waarop de voorwaarden, zoals die werden gecontroleerd door de staatsagent, alsnog worden nagekomen als de (formele) rol van de staatsagent verdwijnt (zodra KLM de volledige steun heeft terugbetaald). Welke rol hebben accountants en toezichthouders en hoe wordt hun samenwerking bevordert, waarbij de communicatie over KLM te allen tijde eerlijk, transparant en betrouwbaar blijft?

Het kabinet zal zich ook als aandeelhouder hard blijven maken voor het opvolging geven aan het doel achter de steunvoorwaarden door KLM. Zo verwacht het kabinet van het bestuur van KLM dat zij concrete actie gaat ondernemen om structurele kostenreducties door te voeren en het vergroten van de competitiviteit als haar prioriteit ziet, met oog voor duurzaamheid en de omgeving. Bovendien verwacht het kabinet dat KLM, ook nu het steunpakket is afgerond, een maatregel neemt om facilitering van mogelijke belastingontwijking te stoppen. Het is aan het bestuur van KLM om zodanige maatregelen te nemen. Het kabinet zal zijn aandeelhoudersbevoegdheden inzetten om het bestuur van KLM en de raad van commissarissen hierover te blijven bevragen en beoordelen. Dat zal het kabinet ook op holdingniveau doen.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD zal het kabinet een oordeel vormen over de mate van naleving

door KLM over de gehele looptijd van het steunpakket en op basis van die beoordeling zal worden gezien of eventuele andere vervolgstappen wenselijk en (juridisch) haalbaar zijn.

Het is aan KLM zelf om samen te werken met accountants en relevante toezichthouders. Deze samenwerking was geen onderdeel van de steunvoorwaarden.

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie aan het kabinet wat de reactie was toen het kabinet kennisnam van de vierde voortgangsrapportage van KLM en de brief van KLM hierover aan de thesaurier-generaal. Deelt het kabinet de verbazing die deze leden hadden dat de voorwaarden zijn geschonden zoals ze zijn geschonden, zo vragen deze leden. Voorts vragen deze leden of het management van KLM excuses heeft aangeboden voor het schenden van de voorwaarden, welke verbeteringen het management heeft aangekondigd voor de toekomst (om alsnog aan de voorwaarden de voldoen) en, als er geen verbeteringen zijn aangekondigd en excuses zijn aangeboden, of het kabinet bereid is dit van het management van KLM te eisen.

Een positieve ontwikkeling was dat KLM een goede inzet leverde op de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden. Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage is de naleving op substantiële terreinen echter teleurstellend, bijvoorbeeld op het gebied van het doorvoeren van structurele kostenbesparingen.

Zoals hierboven reeds aangegeven, heeft KLM in haar brief aan de thesaurier-generaal aangegeven dat zij het belang van structurele kostenbesparingen inziet en het vergroten van de competitiviteit van KLM als haar prioriteit ziet. Het is echter bijzonder spijtig dat dit zich in de komende jaren niet vertaalt in structurele kostenreducties die voldoen aan de voorwaarden uit het steunpakket. Wij blijven daarom benadrukken dat wij ervan uitgaan KLM deze woorden daadwerkelijk ten uitvoer gaat brengen, ook nu het steunpakket is geëindigd.

Het kabinet is van mening dat een excuus zonder het nemen van structurele maatregelen voor kostenbesparingen en het stopzetten van facilitering van mogelijke belastingontwijking door KLM geen soelaas biedt. KLM dient daarom opvolging te geven aan deze punten, ook nu het steunpakket is geëindigd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de vierde periodieke rapportage over de naleving van de voorwaarden van het steunpakket KLM en de achterliggende stukken.

Naar aanleiding hiervan hebben de leden van de PVV-fractie nog enkele vragen.

Allereerst merken de leden van de PVV-fractie op dat geen enkel bedrijf de afgelopen jaren zoveel staatssteun heeft ontvangen als KLM. Het gaat hierbij om een bedrag van 6,75 miljard euro, waarvan 2 miljard euro aan steun vanuit de tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) die niet terugbetaald hoeft te worden. Deze leden willen weten hoe het kabinet het gegeven beoordeelt dat KLM niet aan de bedrijfseconomische en arbeidsvoorwaardelijke condities van de overheidssteun heeft voldaan, terwijl het bedrijf wel miljarden aan staatssteun heeft ontvangen. Waarom worden er geen consequenties

verbonden aan bijvoorbeeld de NOW-steun vanwege het niet voldoen aan deze voorwaarden?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van de vierde rapportage vindt het kabinet het bijzonder teleurstellend dat KLM op substantiële onderdelen de steunvoorwaarden niet heeft nageleefd. KLM dient nog steeds opvolging te geven aan de doelstelling achter deze steunvoorwaarden, ook nu het steunpakket is afgerond.

Het bedrag aan NOW-steun dat bedrijven konden ontvangen, is gebaseerd op de omzetsdaling en de loonsom tijdens een bepaalde periode. Voor de aan KLM verstrekte NOW-steun zijn de steunvoorwaarden die verbonden zijn aan het steunpakket van KLM niet van toepassing. Deze steun is als een generieke maatregel niet voorwaardelijk aan de naleving van de steunvoorwaarden door KLM en kan daarmee niet ingezet worden als instrument om naleving af te dwingen.

Voorts lezen de leden van de PVV-fractie dat de kostenreductie van de beheersbare kosten dit jaar 250 miljoen euro tekort schiet bij de voorwaarde van het steunpakket, ondanks dat volledig rekening wordt gehouden met de hogere inflatie. De jaren erna loopt dit gat verder op tot structureel 475 miljoen euro. De leden van de PVV-fractie vragen om dit nader te verklaren. Op welke wijze kan worden gegarandeerd worden dat KLM alsnog de benodigde kostenreductie zal doorvoeren?

Het gat van 475 miljoen euro is berekend als het verschil tussen de feitelijke kostenmatiging in de meerjarencijfers van KLM en de op grond van de steunvoorwaarden (oplopende) taakstelling. Bij de bepaling van de taakstelling is rekening gehouden met het feitelijk verloop van de inflatie. Zoals hierboven reeds aangegeven bij de beantwoording van de vragen van de leden van VVD en D66 verwacht het kabinet van de directie van KLM dat zij actie onderneemt om structurele kostenreducties door te voeren en het vergroten van de concurrentiepositie als haar prioriteit ziet, met daarbij oog voor duurzaamheid en de omgeving.

Verder merken de leden van de PVV-fractie op dat over de gehele linie de beloningen van werknemers van KLM zijn gestegen. Daarbij blijft de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage van piloten en hoger betaald cabine- en overig personeel zwaar achter bij waaraan KLM zich heeft gecommitteerd. Daarnaast is aan het personeel van KLM een bijzondere uitkering toegezegd van 20 procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage, waarmee de deels incidentele behaalde kostenbesparing voor een deel weer wordt teruggedraaid. De leden van de PVV-fractie vragen beide aspecten nader te verklaren en willen weten welke consequenties het kabinet hieraan verbindt.

Het staat KLM vrij om na beëindiging van het steunpakket over te gaan tot de aangekondigde bijzondere uitkering van twintig procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage. Er zijn dan namelijk geen contractuele afspraken meer die een dergelijke uitkering verhinderen, maar het is duidelijk dat dit vanuit een kosten oogpunt niet bijdraagt aan de doelstelling van het versterken van de concurrentiepositie van de onderneming.

Tevens lezen de leden van de PVV-fractie dat de uitbetaling van de variabele beloning 2019 aan bestuur en topmanagement, eind 2022 voorafgaand aan beëindiging van het steunpakket, in strijd was met de steunvoorwaarden. Indien KLM overgaat tot winstdeling over 2022 zal ook dat een schending zijn van de voorwaarden van overheidssteun. Deze leden willen weten waarom het kabinet hier geen consequenties aan

verbindt, anders dan slechts te stellen dat het «lovenswaardig zou zijn geweest als de onderneming en de ontvangers hadden besloten om deze variabele beloning niet uit te keren.»

Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage was het kabinet geen partij bij deze juridische procedure over de beloning van de heer Elbers en heeft het kabinet de rechterlijke uitspraak te respecteren. Volgens de raad van commissarissen van KLM waren zij gedwongen om deze stap te nemen door een vonnis van een rechter inzake deze procedure. Uiteindelijk is het aan de onderneming zelf om in te schatten in hoeverre de rechterlijke uitspraak van toepassing is op andere onderdelen van de onderneming. Dat neemt niet weg dat, indien KLM deze afspraak niet kan nakomen, KLM deze afspraak op voorhand niet had moeten maken met de Nederlandse staat. De uitbetaling van deze variabele beloning, en het niet naleven van de gemaakte afspraak, is dan ook onderdeel van de bredere beoordeling van het kabinet dat de naleving van de voorwaarden teleurstellend is.

Zoals hierboven aangegeven in de beantwoording van vragen van de fractie van VVD, kon de Nederlandse staat het steunpakket niet ontbinden vanwege de niet-naleving van de steunvoorwaarden door KLM. Het kabinet is in de periode tussen de vierde en de vijfde rapportage ook blijven inzetten op kritische gesprekken met de onderneming. Deze gesprekken waren in die periode volgens het kabinet het meest geschikte middel om KLM te bewegen tot meer naleving. Het afdwingen van naleving via de rechter brengt per definitie het risico van een langlopend proces met een onzekere uitkomst met zich mee. Zoals hierboven aangegeven laat dat onverlet dat de Nederlandse staat, op basis van de vijfde rapportage, nog nader zal bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

Ten slotte willen de leden van de PVV-fractie stilstaan bij de reeks aan rechtszaken, waardoor de toekomst van Schiphol onder druk komt te staan. Deze leden willen weten hoeveel rechtszaken er momenteel lopen wat dit betreft en vragen om een korte schets hiervan.

Momenteel lopen er twee rechtszaken die betrekking hebben op het kabinetsbesluit om de capaciteit van Schiphol te reduceren zoals toegelicht in de hoofdlijnenbrief van 24 juni jl. In de eerste zaak heeft de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) op 14 juli 2022 de staat gedagvaard. RBV is van oordeel dat de staat fundamentele mensenrechten ontoelaatbaar schendt, omdat zij omwonenden van Schiphol blootstelt aan disproportionele geluidshinder. Dit veroorzaakt volgens RBV een ontoelaatbare inbreuk op de persoonlijke levenssfeer en ongestoord leefgenot. Volgens RBV is hier geen sprake meer van een eerlijke balans tussen een deugdelijke afweging van het economisch belang versus de impact van het vliegverkeer op de omgeving. De voornaamste eis van RBV is dat de staat zich dient te houden aan de WHO-advieswaarden. De zitting is vooralsnog voorzien op 4 juli a.s.

Op 3 maart jl. hebben KLM c.s. en IATA c.s. de staat gedagvaard inzake de experimenteerregeling strikt preferentieel baangebruik en het beëindigen van het anticiperend handhaven op Schiphol.¹ Hierbij wordt door KLM c.s. en IATA c.s. geëist dat de experimenteerregeling niet mag worden vastgesteld en het anticiperend handhaven niet mag worden beëindigd. Op 5 april jl. heeft de rechter uitspraak gedaan. In deze uitspraak wijst de rechter de vorderingen van de luchtvaartmaatschappijen toe. Zoals in de

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 457.

Kamerbrief van 11 april jl. aangekondigd, heeft de staat besloten om in hoger beroep te gaan.²

Daarnaast willen de leden van de PVV-fractie weten hoeveel banen er gemoeid zijn met de eventuele krimp van het aantal vluchten op Schiphol naar 440.000 in 2024.

In het onderzoek Impactanalyse verlaging activiteitsniveau Schiphol, dat is uitgevoerd door PwC, Adecs Airinfra en MovingDot (hierna: impactanalyse), zijn de effecten van een lager volume (460.000 vliegtuigbewegingen) op Schiphol ingeschat. Daarbij zijn de voorschriften uit de Werkwijzer Luchtvaartspecifieke MKBA's gevolgd. De impactanalyse van PwC is bijgevoegd bij de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022.³ In de impactanalyse wordt geconcludeerd dat er in de nieuwe evenwichtssituatie geen effect op de netto werkgelegenheid optreedt. Het netto effect bedraagt de verandering in werkloosheid in heel Nederland. In het algemeen geldt dat maatregelen die niet specifiek gericht zijn op de arbeidsmarkt de netto werkgelegenheid niet of nauwelijks doet veranderen⁴. Echter, in de transitie naar een nieuwe evenwichtssituatie kan er wel frictiewerkloosheid ontstaan. Of zich dit daadwerkelijk voordoet, is ook afhankelijk van bredere arbeidsmarktontwikkelingen. Een uitgebreidere reactie op de werkgelegenheidseffecten vindt u in het Verslag van een schriftelijk overleg over hoofdlijnen Schiphol.⁵

Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten of de klimaathobby's van dit kabinet belangrijker zijn dan het voortbestaan van Schiphol en daarmee ook van verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM en Corendon.

Zoals in de Hoofdlijnenbrief Schiphol aangegeven is het noodzakelijk om een balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Onderdeel van het kabinetsbesluit is de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor de milieugebruiksruimte, waarmee ook perspectief kan worden geboden aan de luchtvaartmaatschappijen.

Heeft het kabinet eerst voldoende alternatieven onderzocht om de geluidshinder te beperken? Zo ja, wat waren deze alternatieven? Op welke wijze heeft de sector mee kunnen denken aan eventuele oplossingen?

Voor het geluid gerelateerde deel van het kabinetsbesluit van 24 juni 2022, wordt de Europese balanced approach-procedure doorlopen. Dit betreft een zorgvuldige procedure die start met het definiëren van een geluidsdoel, waarna maatregelen geïnventariseerd worden die kunnen bijdragen aan het behalen van het geluidsdoel. De volgorde waarin deze maatregelen geïnventariseerd en, indien mogelijk, genomen moeten worden is: maatregelen aan de bron; maatregelen op gebied van ruimtelijke ordening; maatregelen in operationele procedures; exploitatiebeperking. Deze inventarisatie, inclusief analyse op kosteneffectiviteit, is afgerond en ligt nu ter consultatie voor. Kern van de balanced approach-procedure is het in beeld brengen van alle mogelijke maatregelen die bijdragen aan het realiseren van het geluidsdoel inclusief de kosteneffectiviteit van deze maatregelen. Voor een totaaloverzicht van geïnventariseerde maatregelen verwijs ik graag naar het consultatiedocument

² Kamerstuk 29 665, nr. 468.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 432.

⁴ Algemene MKBA-Leidraad, CPB en PBL, 2013 (Bijlage bij Kamerstuk 33 750 IX, nr. 9).

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 440.

waarover de Kamer op 15 maart jl. is geïnformeerd⁶. Vanaf 15 maart 2023 hebben alle (internationale) stakeholders, waaronder de sectorpartijen en omwonenden, drie maanden de tijd om te reageren op de openbare internetconsultatie waarin drie verschillende combinaties van maatregelen voorliggen. Voorafgaand aan de consultatie zijn belanghebbenden geïnformeerd via een drietal technische sessies waarbij o.a. nadere toelichting op de opzet van de balanced approach-procedure, en informatie over de doelen en mogelijke maatregelen is gedeeld. Na afloop van de consultatie zal de inbreng worden gewogen en zal een definitieve keuze worden gemaakt welke maatregelen worden genotificeerd bij de Europese Commissie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de voortgangsrapportage van de staatsagent inzake de naleving van de voorwaarden uit het steunpakket voor KLM. Deze leden lezen met enige verontwaardiging dat de voorwaarden voor het ontvangen van gemeenschapsgeld niet worden nageleefd. Deze leden krijgen het gevoel dat KLM slechts eenzijdig en bij een beperkte groep werknemers op kosten proberen te sparen. Zo wordt bij het grondpersoneel wel conform de eis bezuinigd, maar loopt de bijdrage bij piloten en hoger betaald cabine- en overig personeel zwaar achter, terwijl de afspraak is dat al het personeel een bijdrage levert aan de versterking van het concurrentievermogen en de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen. Ook bij het topmanagement wordt bezuinigd, maar in 2019 werden nog wel bonussen aan het hele management uitgedeeld. Deze leden zien een gebrek aan wil om te besparen op het uitkeren van bonussen en de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage richting de hoger betaalde functies uit te voeren. Deze leden vragen hoe het kabinet hiernaar kijkt.

Het kabinet heeft het bestuur en de raad van commissarissen van KLM om verantwoording gevraagd nadat duidelijk was geworden dat de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage terzijde was geschoven.

KLM heeft eerder aangeven dat zij op grond van een juridische uitspraak gehouden is om een variabele beloning direct uit te keren aan het bestuur en topmanagement. Afgezien van de juridische implicaties van deze uitspraak voor het bestuur en topmanagement van KLM, was het in de optiek van het kabinet lovenswaardig geweest als de onderneming en de ontvangers gezamenlijk hadden besloten om deze variabele beloning, gegeven de omvangrijke steun die KLM ontvangen heeft, niet uit te keren c.q. ontvangen.

Een andere bedrijfseconomische voorwaarde van het steunpakket was het opschorten van de winstdelingsregeling. De staatsagent heeft in zijn vierde voortgangsrapportage aangeven vooralsnog niet kunnen constateren dat KLM aan deze voorwaarde voldoet. Een winstdeling over 2022 zou in strijd zijn met de afspraken van het steunpakket, aangezien de steunvoorwaarden van toepassing waren over heel 2022.

De leden van de CDA-fractie krijgen ook de indruk dat KLM anticipeert op de afbouw van de steun per april, bijvoorbeeld doordat de incidenteel behaalde kostenbesparing deels weer wordt teruggedraaid door voorgenomen winstdeling voor personeel na afloop van het steunpakket, en onvoldoende maatregelen worden genomen tegen belastingontwijking en het opschroeven van het aantal vliegbewegingen. Deze leden vragen of de

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 441.

positie van het kabinet en de consequenties voor KLM gezien het niet nakomen van de voorwaarden wel stevig genoeg zijn. Heeft het kabinet ook andere maatregelen overwogen, zoals het opschorten van de steun aan KLM op het moment van het verschijnen van de rapportage van de staatsagent? Heeft het kabinet een mening over of het terecht is dat KLM bijdragen heeft ontvangen, als zij tegelijkertijd ook in die periode niet aan de voorwaarden heeft voldaan? Deze vragen komen bij deze leden vanuit een principieel standpunt dat gemeenschapsgeld goed verantwoord besteed moet worden.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie en de D66-fractie heeft het kabinet er eerder voor gekozen om in te blijven zetten op indringende gesprekken. Verder was er vanaf medio 2022 sprake van nieuw leiderschap bij KLM, waarbij het kabinet de verwachting had dat naleving van de steunvoorwaarden prioriteit zou hebben. Zodoende is er toentertijd voor gekozen om in te blijven zetten op kritische gesprekken met de onderneming met als doel KLM te bewegen tot naleving van de voorwaarden.

Vooropgesteld geldt dat de steunvoorwaarden juridisch bindend waren. In de *Framework Agreement* was de mogelijkheid opgenomen, om de gang naar de rechter te maken als KLM niet voldeed aan de steunvoorwaarden.

Zoals hierboven bij de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie kon Nederlandse staat de financieringsovereenkomsten echter niet ontbinden bij niet-naleving van de voorwaarden door KLM. De juridische vormgeving van de steunverlening stond namelijk niet toe om op basis van het niet naleven van alle steunvoorwaarden, zelfstandig of via de rechter, de overeenkomst voor de lening en garantie van in totaal 3,4 miljard euro te ontbinden. Vanwege de eerder genoemde wens van betrokkenheid van banken bij de steunverlening (*bail in*) was het niet haalbaar om ontbindende voorwaarden op te nemen in de financieringsdocumentatie.

Het kabinet is blijven inzetten op kritische gesprekken met de onderneming met als doel KLM te bewegen tot naleving van de voorwaarden. Dit was ook het geval in de periode tussen de vierde en vijfde rapportage. Het afdwingen van naleving via de rechter brengt per definitie het risico van een langlopend proces met een onzekere uitkomst met zich mee. Zoals hierboven aangegeven zal het kabinet nog nader bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

Nadat uit de vierde rapportage van de staatsagent bleek dat KLM geen verbetering liet zien bij de naleving van een deel van de voorwaarden, heeft het kabinet aangegeven dat KLM vaart moest maken met het vinden van private financieringsbronnen en het opzeggen van het steunpakket. Inmiddels is het steunpakket beëindigd.

Voor wat betreft overige generieke steunmaatregelen aan KLM, specifiek NOW-steun die aan KLM is verstrekt, zijn de steunvoorwaarden die verbonden zijn aan het steunpakket van KLM niet van toepassing. Ditzelfde geldt voor belastinguitstel dat generiek is verleend ten tijde van de coronapandemie. De NOW-steun en belastinguitstel zijn als generieke maatregelen niet voorwaardelijk aan de naleving van de voorwaarden van het specifieke steunpakket voor KLM en was daarom geen passend instrument om naleving af te dwingen.

Verder zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd of na het aflopen van de steun, het kabinet als aandeelhouder nog steeds de verbetermaatregelen voor KLM van kracht wil laten blijven, of dat deze weer vervallen. Vindt

het kabinet bijvoorbeeld nog steeds dat bij KLM structureel kosten moeten worden bespaard? Wat vindt het kabinet ervan dat KLM blijvend uitgaat van een volledig herstel van het aantal vliegbewegingen en zelfs groei, in plaats van de door het kabinet aangegeven krimp van het aantal vluchten?

Het steunpakket is op 17 april 2023 beëindigd. Hiermee komen ook de financiële voorwaarden die verbonden waren aan het steunpakket te vervallen. Het kabinet vindt het onderliggende doel van de steunvoorwaarden, de versterking van de concurrentiepositie door middel van de structurele kostenbesparingen, echter ook na beëindiging van groot belang. Gezien de volatiliteit van de luchtvaartsector en de grote mate van concurrentie is structurele kostenefficiëntie noodzakelijk om ook voor de lange termijn positieve resultaten te behalen.

Op 24 juni 2022 heeft het kabinet in de Hooflijnenbrief Schiphol aangekondigd toe te werken naar een nieuwe balans tussen enerzijds het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven Schiphol, specifiek voor omwonenden. Via een stapsgewijze aanpak wordt gewerkt aan de implementatie van dit besluit. Onderdeel hiervan is het doorlopen van de zogenaamde balanced approach-procedure. Uw Kamer is hierover door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat eerder geïnformeerd.

Het kabinet realiseert zich dat dit besluit grote impact heeft op de luchtvaartsector en is zich er zeer van bewust dat een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen in deze mate nog niet eerder is voorgesteld en gerealiseerd. Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol heeft uiteraard consequenties voor de gebruikers van de luchthaven.

Via onder andere technisch overleggen en een tot en met 15 juni aanstaande lopende consultatie in het kader van de balanced approach-procedure, is en wordt de luchtvaartsector (inclusief luchtvaartmaatschappijen) betrokken bij de effectuering van het besluit en uitgenodigd om een reactie in te dienen. KLM is hier, als luchtvaartmaatschappij met Schiphol als thuishaven, vanzelfsprekend onderdeel van.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet zich terughoudend opstelt ten aanzien van de variabele beloning over 2019 aan bestuur en topmanagement, omdat dit uit een rechtszaak volgt. Maar deze leden vragen waarom het kabinet deze houding inneemt. De rechtszaak werd gevoerd tussen KLM en de heer Elbers. Dat laatstgenoemde de beloning krijgt zal uit de rechtszaak volgen, maar deze leden vragen of het ook expliciet uit de rechtszaak volgt dat de rest van het management ook de beloning moet krijgen. Graag ontvangen deze leden hierop een nadere toelichting.

Ten aanzien van de variabele beloning over 2019 stelt KLM dat zij op grond van een juridische uitspraak gehouden is om een variabele beloning uit te keren aan het bestuur en topmanagement. Uiteindelijk is het aan de onderneming als werkgever zelf om in te schatten in hoeverre de rechterlijke uitspraak van toepassing is op andere onderdelen van de onderneming, daar heeft de staat geen rol in. Dat neemt niet weg dat, indien KLM de afspraak met het kabinet niet kan nakomen op de variabele beloning over 2019 niet uit te keren totdat het steunpakket was opgezegd, KLM deze afspraak niet had moeten maken. Ondanks de uitkomst van de rechtszaak en het feit dat de Nederlandse staat geen partij was bij deze procedure, zou het wat betreft het kabinet te prijzen zijn geweest als de onderneming en de ontvangers van de variabele beloning over 2019 niet uit te keren c.q. te ontvangen totdat het steunpakket was opgezegd.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg over de Vierde rapportage van de staatsagent over de naleving van de voorwaarden bij de steunpakketten aan KLM. Deze leden danken de staatsagent, de heer Kremers, voor het uitbrengen van de rapportage.

De leden van de SP-fractie constateren ten aanzien van de bevindingen van de staatsagent dat KLM in financieel opzicht een relatief goede periode heeft doormaakt over het jaar 2022. De personele problemen in de luchtvaartsector lijken vooralsnog echter onvoldoende opgelost en deze leden vrezen dat er op Schiphol opnieuw problemen zullen optreden in de komende vakantieperiodes indien er niet voldoende beveiligers, transporteurs en medewerkers voor bagageafhandeling geworven kunnen worden. Dat voor deze beroepsgroepen hogere salarissen nodig zijn staat voor deze leden buiten kijf.

Van alle bedrijven in Nederland ontving KLM met afstand de meeste overheidssteun. Alleen al aan NOW-loonsubsidie werd 70.000 euro per werknemer verleend. Deze leden zijn voorstander van het verstrekken van loonsubsidie in crisistijden, maar daarvoor mogen dan wel tegenpres-taties worden verwacht, zo menen deze leden. Zij zijn ontstemd dat KLM er niet in lijkt te slagen om de gevraagde kostenreducties structureel te maken en enkele afspraken omtrent de beloning van veelverdieners aan haar laars lapt. Dat KLM als staatsdeelneming op dit moment deelneemt aan een kort geding tegen de Nederlandse Staat vanwege het verstandige besluit om het aantal vluchten vanaf Schiphol naar 440.000 terug te dringen, helpt daarbij niet.

De leden van de SP-fractie delen ten aanzien van de arbeidsvoorwaarde-lijke bijdrage de opvatting van het kabinet en de staatsagent dat voor groepen uit lagere KLM-loonschalen salarisstijging wenselijk is en dat hiervoor een uitzondering op de voorwaarden van arbeidskostenreductie gerechtvaardigd is. Dat geldt wat deze leden betreft echter niet voor de salarissen van piloten die sneller zijn gestegen dan afgesproken, en al helemaal niet voor de voortijdige uitkering van bonussen en variabele beloningen aan het management en de bestuurlijke top.

De leden van de SP-fractie vragen of het kabinet een overzicht kan verschaffen van het aantal gevallen waarin de salarissen van medewerkers die meer dan twee keer modaal verdienen sneller zijn gestegen dan ten tijde van de steunverlening is afgesproken. Is het kabinet daartoe bereid?

Het kabinet beschikt niet over deze cijfers.

Deze leden vragen daarnaast of er buiten de uitkering van 1,3 miljoen euro aan de heer Elbers nog meer gevallen bekend zijn waarin KLM overging tot onrechtvaardige uitkering van bonussen. Hoe gaat het kabinet dit bedrag terugvorderen en welke consequenties heeft deze schending van de afspraken voor KLM? Kan het kabinet toelichten waarom de staatsagent nog niet in staat is om te concluderen of KLM zich over 2022 heeft gehouden aan de afspraken ten aanzien van winstdeling? Beschikt het kabinet over aanwijzingen dat KLM ook op dit terrein niet zou voldoen?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage was het kabinet geen partij bij deze juridische procedure over de beloning van

Elbers en heeft het kabinet de rechterlijke uitspraak te respecteren. Dit betekent dat het kabinet dit bedrag niet gaat terugvorderen. KLM geeft zelf aan dat door de gerechtelijke uitspraak zij gehouden is om een variabele beloning uit te keren aan het bestuur en topmanagement. In het jaarverslag van KLM wordt in ieder geval melding gemaakt van één bestuurder en één oud-bestuurder die deze variabele beloning uitgekeerd hebben gekregen, maar meer informatie is hierover niet beschikbaar. Recent is bekend geworden dat KLM voornemens is een winstdelingsregeling over 2022 uit te keren aan zijn personeel. De staatsagent komt hier op terug in zijn vijfde rapportage.

Het kabinet zal zich een oordeel vormen over de mate van naleving door KLM over de gehele looptijd van het steunpakket en op basis van die beoordeling zal bezien of eventuele vervolgstappen wenselijk en (juridisch) haalbaar zijn.

Voorts vragen de leden van de SP-fractie of KLM zou voldoen aan de voorwaarden bij het steunpakket indien zij na beëindiging van het pakket zou overgaan tot de aangekondigde bijzondere uitkering van twintig procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage? Staan er boetes op gestelde voorwaarden waar KLM niet aan blijkt te voldoen en zo ja, hoe hoog zijn die?

Het staat KLM vrij om na beëindiging van het steunpakket over te gaan tot de aangekondigde bijzondere uitkering van twintig procent van de eerder geleverde arbeidsvoorwaardelijke bijdrage. Er zijn dan namelijk geen contractuele afspraken meer die een dergelijke uitkering verhinderen. Wel is het zo dat deze uitkering niet bijdraagt aan de gewenste versterking van de concurrentiepositie uit hoofde van kostenreductie. Er zijn geen boetes gekoppeld aan de steunvoorwaarden in de contractuele afspraken met KLM.

De leden van de SP-fractie achten ten aanzien van de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden het noodzakelijk dat blijvend wordt ingezet op het terugdringen van de impact die de luchtvaart heeft op het klimaat, de leefomgeving en het woongenot van mensen in de nabijheid van luchthavens en vliegroutes.

Deze leden vragen ook dit op dit terrein aan het kabinet wat de consequenties zijn voor KLM indien het bedrijf in een later stadium de vastgestelde omgevingsdoelen bij het steunpakket niet blijkt te halen? Wat zijn bijvoorbeeld gevolgen voor het bedrijf als KLM er niet in slaagt om elektrisch taxiën tijdig de norm te maken, of niet voor 2030 voldoet aan de 14 procent bijmengverplichting voor duurzame vliegtuigbrandstoffen?

De luchtvaartinhoudelijke steunvoorwaarden die elders zijn vastgelegd, zoals in het actieplan ultrafijnstof en het actieprogramma stikstof, blijven van kracht als KLM het steunpakket heeft opgezegd: van KLM wordt ook na opzegging van het steunpakket verwacht dat zij zich blijft inspannen om de gemaakte afspraken na te komen. Indien KLM de gemaakte afspraken niet nakomt, zal het kabinet met KLM in overleg treden om te bezien welke redenen hieraan ten grondslag liggen en door welke partijen vervolgens actie ondernomen kan worden om gemaakte afspraken alsnog na te komen.

Voor de luchtvaartinhoudelijke steunvoorwaarden op het gebied van duurzaamheid geldt dat de doelstellingen van 14% bijmenging van SAF in 2030 en het terugbrengen van CO₂-uitstoot in 2030 tot onder het niveau van 2005 zijn bekrachtigd door sectorpartijen in het Akkoord Duurzame Luchtvaart en is kabinetsbeleid conform de Luchtvaartnota (Kamerstuk

31 936, nr. 820). KLM heeft onlangs grootschalige meerjarige contracten met SAF-aanbieders afgesloten voor leveringen in de toekomst. Dit duidt erop dat KLM voornemens is om zich aan de gemaakte afspraken te houden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de vierde rapportage van de staatsagent en de kabinetsreactie. Deze leden delen de teleurstelling en frustratie over het niet naleven van voorwaarden door KLM ondanks dat het zonder overheidssteun allang failliet was geweest.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen op welke manier het afdwingen van steun (compliance) geregeld is in het steunpakket van 3,4 miljard euro aan KLM. Zijn er afspraken gemaakt over disciplinerende maatregelen of is een escalatieladder ontwikkeld bij non-compliance?

Bij het opstellen van deze afspraken heeft het kabinet als inzet gekozen om naleving te borgen via het herstructureringsplan, de aanstelling van de staatsagent, zijn rol en positionering binnen de onderneming (waaronder de mogelijkheid aanwezig te zijn bij vergaderingen van de raad van commissarissen), zijn openbare rapportages, het escalatiemechanisme (in te zetten door de staatsagent) en de gesprekken van beide ministeries met de onderneming. Gedurende de eerste jaren werkte dit model goed: de onderneming voldeed initieel ruimschoots aan de bedrijfseconomische en financiële voorwaarden van het steunpakket. Om beter op de naleving van de luchtvaartinhoudelijke voorwaarden te kunnen toezien, werden deze voorwaarden nader geoperationaliseerd in de vorm van een monitoringsplan. Er zijn geen boeteclausules opgenomen in de overeenkomst met KLM.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat KLM op geen enkele manier materieel nadeel heeft ondervonden in de beschikbaarstelling en beprijzing van het steunpakket van het feit dat zij op structurele basis verscheidene voorwaarden niet nageleefd heeft.

Het tweede deel van de directe lening en kredietfaciliteit bij de banken werd pas beschikbaar gesteld aan KLM nadat het herstructureringsplan door KLM was goedgekeurd door het kabinet. Verder zijn er bij het steunpakket geen specifieke afspraken gemaakt over de mogelijkheid tot aanpassing van de beschikbaarheid en beprijzing in geval van het niet naleven van steunvoorwaarden. KLM heeft voor de garantie en de leningen in totaal wel EUR 80,12 miljoen aan rente en premie betaald.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet richting KLM onder andere heeft benadrukt de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage serieus te nemen. Welke middelen heeft het kabinet om dit af te dwingen?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet vindt dat KLM vaart moet maken met het opzeggen van het steunpakket. Dit zal naar verwachting in april gebeuren. Deze leden vragen of er ook andere stappen in kaart gebracht en/of overwogen zijn dan enkel de mening uit te spreken dat KLM vaart zou moeten maken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen het kabinet waarom zijn niet direct de kredietfaciliteit voor KLM heeft stopgezet, omdat niet aan de voorwaarden is voldaan. Deze leden vragen specifiek of dit juridisch mogelijk is binnen de afspraken van het steunpakket. Zo nee, waarom is

die mogelijkheid (die het Rijk leverage geeft) niet gecreëerd? Zo nee, waarom heeft het kabinet niet voor deze optie gekozen?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet het met hen eens is dat door de gang van zaken rondom het niet naleven van de voorwaarden en de consequentieloosheid hiervan de indruk bij KLM heeft kunnen ontstaan dat non-compliance kosteloos is. Is het kabinet het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat dit onwenselijk is?

In aanvulling op de eerder genoemde middelen om naleving te borgen (o.a. herstructureringsplan, rapportages staatsagent, gesprekken van betrokken ministeries met KLM) was in de *Framework Agreement* de mogelijkheid opgenomen, net zoals elke contractpartij dat overigens vrijstaat op grond van wet- en regelgeving, om de gang naar de rechter te maken als KLM niet voldeed aan de steunvoorwaarden. In de *Framework Agreement* was eveneens het recht op eventuele voorafgaande informele geschilbeslechting opgenomen.

Zoals hierboven bij de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie en CDA-fractie stond de juridische vormgeving van het steunpakket niet toe om op basis van het niet naleven van de steunvoorwaarden, zelfstandig of via de rechter, de overeenkomst voor de lening en garantie van in totaal EUR 3,4 mld. te ontbinden. Het kabinet vond het van belang dat ook de banken bijdroegen aan de steunverlening. Gezien hun betrokkenheid was het niet haalbaar om ontbindende voorwaarden op te nemen in de financieringsdocumentatie, omdat deze partijen niet het risico willen lopen dat de staat eigenstandig de financiering zou stopzetten.

Zoals benoemd bij de beantwoording van de vragen van de VVD-fractie, D66-fractie en CDA-fractie heeft het kabinet ervoor gekozen om in te blijven zetten op kritische gesprekken met de onderneming met als doel KLM te bewegen tot naleving van de voorwaarden. Dit geldt ook voor de periode tussen de vierde en vijfde rapportage. Dit was in die periode volgens het kabinet het meest geschikte middel om KLM te bewegen tot meer naleving. Het afdwingen van naleving via de rechter brengt per definitie het risico van een langlopend proces met een onzekere uitkomst met zich mee. Daarnaast geldt ook dat KLM eigenstandig het belang zou moeten zien van het boeken van resultaat op het belangrijkste langetermijndoel van de steunvoorwaarden, namelijk de versterking van de concurrentiepositie door middel van de structurele kostenbesparingen. Zoals hierboven aangegeven zal het kabinet nog nader bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet het met hen eens is dat de schending van voorwaarden tornt aan de doeltreffende en doelmatige besteding van belastinggeld.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke juridische of politieke mogelijkheden er achteraf zijn om KLM te sanctioneren voor het niet naleven van steunvoorwaarden. In de financiële zin ten aanzien van het steunpakket, dan wel op andere wijzen, zoals via het aanpakken van mogelijke privileges die KLM geniet, bijvoorbeeld ten aanzien van hun aanwezigheid bij beleidsdiscussies, net zoals nu bijvoorbeeld de tabaksindustrie, niet meer wordt uitgenodigd.

In aanvulling op wat hierboven al is aangegeven over naleving van de voorwaarden vereist het rechtszekerheidsbeginsel dat niet alleen de voorwaarden voor de steun maar ook eventueel toe te passen bestuurlijke sanctiemaatregelen, zoals het voorstel om KLM niet langer aanwezig te laten zijn bij beleidsdiscussies, vooraf bekend moeten zijn en niet pas

achteraf ontwikkeld kunnen worden. Dat laat onverlet dat het kabinet, zoals hierboven al is aangegeven, op basis van de vijfde rapportage, nog nader zal bezien welke concrete acties (juridisch) haalbaar en wenselijk zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de evaluatie. Deze leden vragen specifiek of het kabinet bereid is daarin ook aandacht te besteden aan de wijze waarop compliance nu voldoende is afgedwongen via (disciplinerende) elementen in de steunvoorwaarden, en de wijze waarop in de toekomst compliance beter afgedwongen kan worden. Kan het kabinet dit expliciet toezeggen, omdat dit immers gaat om de doeltreffende en doelmatige besteding van belastinggeld?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet kan toezeggen expliciet in de evaluatie de vraag mee te nemen of een Europese aanpak ten aanzien van steunpakketten tot scherpere voorwaarden had kunnen leiden. Nu was dit wellicht ingewikkeld omdat de marges van nationale luchtvaartmaatschappijen flinterdun zijn, terwijl landen als Duitsland en Frankrijk zelfde soort operaties hebben uitgevoerd en opereren en het Europese speelveld er dus mogelijk voor had kunnen zorgen dat een waterbedeffect van strengere luchtvaartinhoudelijke voorwaarden minder groot was. Is het kabinet bereid toe te zeggen deze hypothese ten minste te onderzoeken als het gaat om de lessons learned?

Zoals eerder aangegeven zal het steunpakket geëvalueerd worden, waarbij er in lijn met het verzoek van de leden van de GroenLinks-fractie aandacht zal zijn voor de wijze waarop naleving van dit soort steunvoorwaarden bij eventuele toekomstige steuntrajecten van ondernemingen beter geborgd kan worden.

In algemene zin zal de evaluatie betrekking hebben op de technische aspecten (zoals terugbetaling van de steun) van het steunpakket, met name de voorwaarden die zijn gesteld bij deze steun en of de doelen die waren voorzien bij deze voorwaarden zijn behaald. Daarnaast zal worden bekeken of gedurende de looptijd van de steun het mogelijk was om ontwikkelingen op de voorwaarden voldoende te monitoren en eventueel bij te sturen.

De vraag of een Europese aanpak ten aanzien van steunpakketten tot scherpere voorwaarden had kunnen leiden lijkt minder van toepassing op het KLM-steunpakket, vooral omdat het individuele lidstaten zijn geweest (Duitsland, Frankrijk) die steun hebben verleend aan nationale luchtvaartmaatschappijen. De Europese Commissie heeft de steunverlening door lidstaten getoetst aan de Tijdelijke Kaderregeling van de Commissie inzake Covid-19 staatssteun.

Vragen en opmerkingen van de leden van de JA21-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de 4e rapportage Staatsagent KLM en willen het kabinet nog enkele kritische vragen voorleggen.

In de 4e rapportage wordt opnieuw uitgebreid ingegaan op de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage door het KLM-personeel en wordt een oordeel gegeven over de recente cao-afspraken. Daarin wordt onder andere gesteld dat KLM met de nieuwe cao niet voldoet aan de voorwaarden en dat die arbeidsvoorwaardelijke voorwaarden nog gewoon van kracht zijn. Gezien de uitspraak van de International Labour Organisation (ILO) dat de overheid onjuist heeft gehandeld bij het opleggen van de overheidsvoor-

waarden, onder andere doordat de duur van de bijdrage zo kort mogelijk moet zijn (en vijf jaar dat niet is) én vakbonden betrokken hadden moeten zijn, vragen deze leden hoe het volhardend blijven rapporteren over een loonoffer door het personeel zich verhoudt aan het feit dat al eerder geconstateerd is dat het ministerie zijn boekje te buiten ging bij loondictaat aan KLM (FD, 22 maart 2022)?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de derde rapportage van de staatsagent en in eerdere antwoorden op vragen van uw fractie is het kabinet van mening dat er geen sprake is geweest van een zelfstandige eenzijdig opgelegde loonmaatregel vanuit de Nederlandse staat.⁷ In het kader van de benodigde kostenreductie en de verbetering van de concurrentiepositie heeft het kabinet aangegeven dat een substantiële bijdrage van het personeel nodig is langs het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Er is een voorstel gedaan op welke manier, conform dit principe, hier nadere invulling aan kan worden gegeven door KLM in overleg met de betrokken vakbonden. KLM heeft vervolgens afspraken met het personeel gemaakt over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. Deze afspraken zijn opgenomen in een door KLM opgesteld herstructureringsplan, waarover uw Kamer in november 2020 is geïnformeerd.⁸

De Nederlandse staat is het met de aanbeveling van de ILO eens dat de maatregel niet langer dient te duren dan strikt noodzakelijk is. Het steunpakket voldoet hieraan, omdat de condities ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden die zijn overeengekomen met KLM juridisch van kracht bleven tot de steun was afbetaald en beëindigd. Het ILO-rapport heeft geen juridische gevolgen voor de geldigheid van deze voorwaarden. Binnen het eerder beschreven uitgangspunt uit het steunpakket dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen en de afspraak dat de beïnvloedbare kosten met minimaal 15% gereduceerd dienen te worden, zijn er bovendien mogelijkheden voor KLM en de bonden om de lonen van bepaalde doelgroepen te verhogen. De ILO heeft de Nederlandse staat opgeroepen om in gesprek te gaan met de vakbonden. Op 1 juli 2022 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen het ministerie, KLM en de vakbonden.

Is het kabinet bekend met de appreciatie van het ILO-rapport in juridisch Nederland, zoals bijvoorbeeld Jurisprudentie Arbeidsrecht (JAR) 30 april 2022, afl. 6, pagina's 951/952?

Ja, daarmee is het kabinet bekend.

Is het kabinet het met de conclusies van «juridisch Nederland» eens dat de Nederlandse overheid Verdrag 98 en het principe van vrije collectieve onderhandelingen ten aanzien van de werknemers van KLM willens en wetens heeft geschonden? Uit de toelichting van de deskundige blijkt dat de Nederlandse overheid hier opzichtig tekort is geschoten tegenover de vakbonden en de werknemers. Kan het kabinet toelichten hoe dit heeft kunnen gebeuren? Dit mede nu de vakbonden op voorhand (april 2020) hebben aangeboden overleg te willen plegen én op voorhand hebben aangegeven dat de weigering van de Nederlandse overheid om dit te doen een schending van hun rechten zou betekenen? Heeft er tussen de ministeries van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid afstemming plaatsgevonden over de weigering van de Nederlandse overheid om met de vakbonden in overleg te treden? Zo ja, hoe heeft dit dan toch mis kunnen lopen? Zo nee, waarom niet?

⁷ Kamerstuk 29 232, nr. 54, Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 3487.

⁸ Kamerstuk 29 232, nr. 45.

Erkent het kabinet dat de Nederlandse overheid fundamentele arbeidsrechten, zoals vastgelegd in de ILO Declaratie 1998 ten aanzien van de werknemers van KLM heeft geschonden? Zo nee, waarom niet, gegeven de heldere conclusies van de ILO en de arbeidsrechtelijke commentaren daarop?

Welke consequenties heeft de schending van deze arbeidsrechten voor de destijds betrokken Minister, betrokken andere bewindslieden en ambtenaren? Wat gaat de overheid anders doen in de toekomst?

Zoals hierboven toegelicht is er volgens het kabinet in deze situatie geen sprake van schending van arbeidsrechten. Verder verwijs ik uw Kamer naar bovenstaand antwoord. Zoals ook aangegeven in de Kamerbrief bij de vierde rapportage van de staatsagent gaat het kabinet het steunpakket evalueren. In die evaluatie zal ook aandacht zijn voor de wijze waarop een steunpakket in de toekomst kan worden vormgegeven.

KLM moet er, gelet op de vrijheid van onderhandelingen voor sociale partners vastgelegd in nationale en internationale wetgeving, er toch vanuit gaan dat er geen voorschriften bestaan ten aanzien van de cao's? Een 19 procent arbeidsvoorwaarden reductie-eis zoals de staatsagent noemt op pagina 7, kan toch geen verplichting meer zijn, zeker gelet op de erkenning van de Minister van recentere datum dat er nooit staffels bestaan hebben? Als er, zoals de Minister stelt, helemaal geen staffels bestaan, hoe kan de staatsagent dan beoordelen of het personeel een voldoende bijdrage zou leveren? Dit kan dan toch helemaal niet beoordeeld worden, waardoor alle conclusies en bevindingen van de staatsagent ter zake geen enkele betekenis hebben?

Onderdeel van de afspraken die zijn gemaakt met KLM is het opstellen van een herstructureringsplan. Beoogd doel van dit herstructureringsplan was om de concurrentiepositie structureel te verbeteren door middel van een reductie van de beïnvloedbare kosten met minimaal 15%. Uw Kamer is op 30 november 2020 geïnformeerd over de goedkeuring van dit plan door het vorige kabinet. In deze Kamerbrief staan de belangrijkste elementen van dit herstructureringsplan, waaronder de afspraken die KLM heeft gemaakt met het personeel over een bijdrage aan het verlagen van de kosten. KLM en de vakbonden hebben bij de afspraken voor het cockpitpersoneel geen staffel toegepast maar zijn, volgens KLM op verzoek van de bonden, een gelijke bijdrage ter hoogte van ruim 19% overeengekomen.⁹

Met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden verwijst de staatsagent naar dit herstructureringsplan en de committering die KLM daarin is aangegaan. Het toezien op de implementatie en naleving van het herstructureringsplan is onderdeel van zijn werkzaamheden.¹⁰

Waarom noemt het kabinet de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage teleurstellend, gegeven het eigen standpunt dat er helemaal geen staffels gelden, terwijl het kabinet tegelijkertijd ook begrip toont voor de problematiek rondom de arbeidskrapte, hoge inflatie én het feit dat KLM alles heeft afgelost? Vindt het kabinet een arbeidsvoorwaardelijke bijdrage dan ook gerechtvaardigd, terwijl de Minister-President (d.d. 14 april 2022) werkgevers opriep waar mogelijk lonen te verhogen? Waarom geldt die volgens het kabinet alleen voor lagere lonen en niet midden en hogere inkomens? Die worden toch ook hard geraakt door torenhoge inflatie, zeker wanneer daar nog een loonreductie wordt geëist door de overheid?

⁹ Kamerstuk 29 232, nr. 45.

¹⁰ Zie onder meer Kamerstuk 29 232, nrs. 42 en 51.

De staatsagent heeft voor alle inkomens rekening gehouden met de gestegen inflatie. Daarnaast heeft hij ook rekening gehouden met de krapte op de arbeidsmarkt als KLM kon aantonen dat er knelpunten waren. Ook na deze verrekeningen voldoet KLM niet aan de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage waar zij zich aan gecommitteerd heeft.

Waarom rapporteert de staatsagent over zaken die breder zijn dan de scope van zijn opdracht? Bijvoorbeeld de beschouwingen over NOW-verstrekking, uitstel loonbelastingen, investeringen in Air France-KLM, structurele aanpassingen en maatschappelijk context vallen in de ogen van deze leden niet onder de voorwaarden waarop de staatsagent toeziet. Kan het kabinet ingaan op deze voorbeelden?

Is het kabinet het met de leden van de JA21-fractie eens dat het onwenselijk is dat de staatsagent persoonlijke meningen of visies (bijvoorbeeld op pagina 4: «materieel mag echter worden verwacht») opneemt in zijn rapportages? Waarom heeft het kabinet niet gekozen voor een rapportage die alleen gericht is op feitelijke check op het voldoen van de overheidsvoorwaarden?

De staatsagent geeft aan het als een onderdeel van de opdracht te hebben beschouwd de naleving van de voorwaarden van het steunpakket te beoordelen binnen de relevante context, en dat ook zo te presenteren in de op verzoek van het kabinet ten behoeve van de Kamer opgestelde voortgangsrapportages. Dat geldt zowel wanneer relevante context aanleiding vormt tot het in redelijkheid aanpassen van de toepassing van de voorwaarden, zoals bij het rekening houden met de hogere inflatie, als wanneer dat niet het geval is. Bij het meenemen van dergelijke contextuele overwegingen heeft de staatsagent telkens aangegeven dat het context betreft en waarom die relevant wordt geacht.

Het kabinet is van mening dat de onafhankelijke positie van de staatsagent met zich meebrengt dat de staatsagent de vrijheid heeft om zonder inmenging van het kabinet zijn rapportages op te stellen en zelf te beoordelen in hoeverre bepaalde zaken binnen de reikwijdte van zijn mandaat vallen. Daarbij heeft het kabinet dan weer de vrijheid om in de begeleidende Kamerbrief zelfstandig te reageren op de bevindingen van de staatsagent en daarin een keuze te maken in welke zaken het kabinet behandelt en aan welke zaken het kabinet opvolging geeft.

Kan het kabinet in een overzicht inzichtelijk maken wat de kosten zijn van de staatsagent bij KLM, inclusief de kosten van derden die door de staatsagent zijn ingehuurd, zoals adviesbureaus en externe woordvoerders en andere adviseurs?

De kosten voor de staatsagent bedragen tot en met 2022 ruim € 500.000. Hieronder vallen de vergoeding en onkosten van de staatsagent zelf en extern advies (consultancy kosten, juridische kosten en woordvoeringskosten).

Er is tijdens corona door de overheid staatssteun geleverd aan diverse organisaties en bedrijven, constateren de leden van de JA21-fractie. Kan het kabinet toelichten wat het afwegingskader is geweest om bijvoorbeeld bij de beschikbaarheidsvergoeding aan het openbaar vervoer (OV) geen zogenaamde staatsagent aan te stellen? Hoeveel beschikbaarheidsvergoeding is inmiddels aan het OV uitgekeerd en moet dit nog terugbetaald worden?

De OV-sector heeft in de jaren 2020, 2021 en 2022 € 3,6 miljard aan beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) ontvangen. De precieze hoogte van

een BVOV-uitkering is afhankelijk van de gerealiseerde reizigersinkomsten, wordt naderhand vastgesteld en mogelijk bijgesteld. Wanneer vervoerders meer reizigersinkomsten hebben ontvangen, zal de BVOV uiteraard omlaag worden bijgesteld. Daarbij dient de verantwoordelijke decentrale concessieverlener vast te stellen of voldaan is aan het op peil houden van het OV-aanbod. De beschikbaarheidsvergoeding was specifiek gericht op het vergoeden van de kosten voor het uitvoeren van OV-concessies en geen (staats)steun aan een bedrijf, maar vergoeding op basis van de Europese PSO-verordening in kader van een concessierelatie tussen overheid en OV-bedrijven. De inrichting van de regeling borgt alleen dat de kosten voor de uitvoering van concessies worden vergoed. De inrichting van de regeling borgt dat alleen deze kosten worden vergoed.

Kan het kabinet tot slot reflecteren op de keuze van het kabinet om geen looneis te stellen aan bijvoorbeeld OV-bedrijven in ruil voor steun, terwijl dat wel is gesteld aan KLM? Is het kabinet het met deze leden eens dat de steun aan KLM net als de beschikbaarheidsvergoeding aan het OV een maatschappelijk belang dient, zowel qua baanbehoud als beschikbaarheid van een belangrijke infrastructuur? Zo nee, waarom niet?

Voor vervoerders gold, net als voor KLM, dat gedurende de periode van de BVOV er geen dividend werd uitgekeerd of bonussen werden toegekend. Verder werd binnen de BVOV gekozen om een gedeelte (93–95%) van de kosten te vergoeden gezien het verzoek van het kabinet aan de OV-bedrijven (en de decentrale overheden) om het OV-aanbod op peil te houden terwijl de reizigersinkomsten ver waren teruggevallen. Gezien deze situatie was het stellen van nadere voorwaarden niet op z'n plaats.