29
Aankoop van aandelen Air France-KLM

Aan de orde is het **debat** over **de aankoop van aandelen Air France-KLM**,
en de behandeling van:
- het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaat van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2019 (Incidentele suppletoire begroting Air France-KLM) (35148).

De **voorzitter**:
Aan de orde is het debat over de aankoop van aandelen Air France-KLM, inclusief de incidentele suppletoire begroting Air France-KLM (35148). Ik heet de minister van Financiën en de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom.

De (algemene) beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Ik geef de heer Alkaya als eerste spreker namens de SP-fractie het woord.

De heer **Alkaya** (SP):
Dank u wel, voorzitter. Wat is marktwerking eigenlijk toch een gek woord. Het suggereert dat iets werkt zonder dat het daadwerkelijk hoeft te werken. Wanneer de markt zeker niet werkt, is als er publieke belangen in het spel zijn die beschermd moeten worden, zoals toegankelijke zorg, een degelijke postbezorging of een goed bereikbaar land met een luchthaven met voldoende bestemmingen. Vorige week was daarom best hoopgevend. Wij konden allemaal zien dat een aantal partijen die jarenlang blind in de werking van de markt geloofden, nu realistischer daarnaar leken te kijken. Dames en heren, publieke belangen zijn niet in veilige handen bij mensen die uit zijn op winstmaximalisatie.

Dat de markt wordt teruggedrongen in sectoren van publiek belang is dus gewoon verstandig en juich ik als socialist toe. Ik hoop daarom dat het kopen van een staatsbelang in Air France-KLM een trendbreuk is met het naïeve beleid van de voorgaande jaren. Is dat zo, vraag ik aan het kabinet. En wat betekent dit dan bijvoorbeeld voor de voorgenomen privatiseringen? Denk aan De Volksbank, ABN AMRO of aan Eneco, het groenste energiebedrijf, dat ook in de uitverkoop staat. Als ik de antwoorden op onze schriftelijke vragen over de geheime operatie van het kabinet lees, die overigens gisteren pas om 22:00 uur binnen zijn gekomen, en als ik die naast de brieven van het kabinet-Balkenende II leg, met name van de twee VVD-personen van toentertijd, Zalm en Schultz, dan kan ik niet anders dan concluderen dat Nederland naïef is geweest toen KLM werd overgenomen door Air France. Er is simpelweg gegokt met het Nederlandse publieke belang.

Onze belangen lagen jarenlang niet in onze eigen handen, maar in de handen van de markt en de Franse overheid. Slechts wat boterzachte afspraken waren de basis hiervoor. Waarom is er destijds, in 2003, geen aandeel genomen in de holding, vraag ik aan het kabinet. Het kabinet zegt in de schriftelijke antwoorden dat dit toen simpelweg niet is overwogen. Is er dan helemaal niets anders bekend bij het ministerie van Financiën of bij het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, tegenwoordig Infrastructuur en Waterstaat? Hoewel het toen slecht ging met KLM kan ik mij echt niet voorstellen dat toen helemaal niet is overwogen om ook een aandeel in de holding te nemen. Daarom vraag ik het nogmaals heel scherp: zijn er in de aanloop naar de overname van KLM in 2003 helemaal geen adviezen of nota's geschreven over het al dan niet verkrijgen van aandelen in de holding en als dat wel is gebeurd, wat was dan de overweging om het niet al destijds te doen? Ik zou het uiterst merkwaardig en onwaarschijnlijk vinden als dit destijds helemaal niet is besproken bij de ministeries. Mede hierdoor zal ik daarom straks het voorstel doen om een parlementair onderzoek te doen naar de gang van zaken rondom de overname van KLM in 2003. Dit moeten wij, koste wat het kost, in de toekomst voorkomen.

Wat nog meer duidelijk wordt uit de stukken is dat het gezamenlijk met Frankrijk afbouwen van het aandeelhoudersbelang eigenlijk de afspraak was. Maar is de Franse staat dan de enige boosdoener, vraag ik aan het kabinet. Denkt het kabinet dan echt dat het publieke belang van Nederland wel veilig is bij andere aandeelhouders, bijvoorbeeld bij staatsbedrijven zoals China Eastern Airlines, dat nu al grootaandeelhouder is in de holding? Of gaan andere buitenlandse aandeelhouders of beleggers zich dan wel hard maken voor Nederland en de duizenden mensen die op Schiphol werken? Natuurlijk gaan ze dat niet doen. Wat maakt het dan uit of het publieke belang van Nederland wordt bedreigd door een buitenlandse overheid of door aandeelhouders, door de markt? Kunnen wij ervan uitgaan dat dit kabinet altijd onze publieke belangen zal beschermen, ongeacht wie die bedreigen, overheden of marktpartijen?

Of de regering wel of niet moet ingrijpen in de markt, is geregeld in de zogeheten Nota Deelnemingenbeleid. Die stamt uit 2013. In zijn schriftelijke antwoorden zegt het kabinet geen reden te zien om deze nota uit 2013 te wijzigen naar aanleiding van de aankoop van aandelen van Air France-KLM. In 2020 is pas een doorlichting gepland. Dat is veel te laat.

Ik begon mijn betoog met te zeggen dat het denken over de markt, over wat de markt wel en vooral niet kan, lijkt te veranderen. Gelukkig maar: het kabinet moet leren van de fouten die in het verleden zijn gemaakt. Een nieuwe en realistischere kijk op de kunde en de onkunde van de markt moet zich vertalen naar nieuw beleid. In de Nota Deelnemingenbeleid uit 2013 staat bijvoorbeeld dat het maken van rendement een criterium is om al dan niet in te stappen in een bedrijf. Maar dat was bij Air France-KLM toch helemaal niet de afweging? Het ging toch alleen maar om het publieke belang en het commitment in het bedrijf? Dan voldoet dat oude beleid nu toch al niet meer? Het lijkt mij daarom goed om dit beleid zo snel mogelijk door te lichten en niet te wachten tot 2020. Is het kabinet daartoe bereid?

Tot slot de uitzonderlijke wijze waarop deze Kamer is geïnformeerd over de bijna 750 miljoen die is uitgegeven. Voorzitter, u weet het beter dan ik: het budgetrecht ligt bij de Staten-Generaal. Wij hebben het recht om staatsuitgaven te beoordelen en daarna eventueel goed te keuren of te verwerpen. Had de Kamer vooraf de mogelijkheid om deze aankoop te verwerpen? Ik vraag het mij sterk af. De commissie-De Wit was helder: de Kamer moet dit soort acute

aankopen vooraf én achteraf kunnen controleren. Hierbij kan gekozen worden voor de weg van vertrouwelijk informeren. Dat is in dit geval natuurlijk heel begrijpelijk, en dat blijkt ook uit de schriftelijke antwoorden. Maar wat als een meerderheid van de Kamerleden het toen niet eens was geweest met de aankoop van aandelen? Konden wij er dan vooraf over debatteren? Ik betwijfel het. Kamerleden moesten zelfs een geheimhoudingsverklaring ondertekenen om überhaupt de informatie te krijgen. Wat als Kamerleden de verklaring niet hadden ondertekend? Hadden zij hun grondwettelijke taak dan überhaupt wel kunnen uitvoeren? Ik vraag het me af, voorzitter.

De wijze waarop dit proces is verlopen, heeft meer weg van het informeren van de Kamer, terwijl dit toch echt gaat over het budgetrecht van de Kamer. En hoewel ik specifiek deze aankoop van het kabinet begrijp, weet ik niet of ik deze werkwijze, deze manier van informeren van de Kamer, ook kan steunen. Dit mag in ieder geval niet leiden tot een precedent voor de toekomst; wij moeten het hier in de Kamercommissie verder over hebben en dan onze conclusies trekken.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Alkaya. Dan geef ik nu het woord aan de heer Nijboer namens de PvdA-fractie.

□

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank u wel, voorzitter. Dit kabinet heeft een zeer uitzonderlijke aankoop van aandelen gedaan in een private holding, Air France-KLM. De PvdA zal deze uitzonderlijke aankoop beoordelen in het licht van hoe wij tegen de economie en staatsdeelnemingen aankijken. De PvdA-fractie, wij sociaaldemocraten, vinden dat publieke belangen soms het beste gediend kunnen zijn met staatsaandeelhouderschap. Om met de eerste vraag te beginnen, vinden wij dat Schiphol, KLM, cruciale infrastructuur voor onze economie is, cruciaal voor onze werkgelegenheid en een netwerkfunctie heeft die publieke bescherming verdient.

Ten tweede moeten we vaststellen — de heer Alkaya zei er zojuist al wat over — dat die publieke belangen op dit moment onvoldoende beschermd zijn. Er kan te lichtvaardig door een ander een heel slecht besluit worden genomen waar heel veel werkgelegenheid in Nederland, niet alleen op Schiphol maar ook eromheen, heel veel bedrijven last van zouden hebben. Dat is niet denkbeeldig. Dat hebben we in andere landen, ook in de nabije omgeving, gezien.

Voorzitter. Ten derde: de methode om hiertoe te komen. Daar heb ik drie best wel fundamentele vragen bij. Allereerst, er is 14% van de aandelen in de holding gekocht. Dat is gekocht voor die 744 miljoen. Maar wat is er nu precies gekocht? Welke invloed? Welke benoemingen kan het kabinet nu doen die het anders niet zou kunnen doen? Welk stemrecht is er precies verworven, ook ten opzichte van het stemrecht van de andere aandeelhouders? We hebben natuurlijk de Franse aandeelhouder, maar er zijn ook heel veel private aandeelhouders die ook twee keer zoveel stemrecht kunnen hebben volgens het Franse recht. Dus kortom, wat is er nou precies veiliggesteld door 14% te kopen? Zijn die publieke belangen nu wel geborgd?

Voorzitter. Het tweede onderdeel van de vragen van de PvdA-fractie over de methode ziet op het in het geheim de boel overrompelen. Het vorige kabinet heeft veel overleg gehad over deze casus, zoals ook blijkt uit de beantwoording van de ministers. De PvdA erkent dat de Fransen het kabinet ook op verschillende terreinen hebben overvallen, vooral met aandelenbelangen van andere grote bedrijven. Dat is natuurlijk niet hoe het moet, dus dat was echt een probleem. Maar het grote gevaar voor de netwerkfunctie, voor Schiphol en voor KLM zit niet in de Fransen, maar in de keiharde concurrentie van local carriers, private bedrijven die de arbeidsvoorwaarden uithollen, en grote internationale bedrijven, ook vaak publiek gefinancierd, in Saudi-Arabië, het Midden-Oosten en Azië. Dat zijn niet de Fransen. Erkent het kabinet dat?

Dan is het de vraag of niet toch meer geprobeerd had kunnen en moeten worden om in overleg een deel van de Franse aandelen over te nemen, samen af te bouwen, of een belang te nemen om de Nederlandse belangen te dienen. Ik ben niet helemaal onder de indruk van één keer een boze reactie van de Fransen — daar moeten we ons niet door laten leiden — maar we hebben nu slechts een intentie qua gespreksonderwerp, en waar gaat dat toe leiden? U kent de geschiedenis ook, zo zeg ik tegen beide ministers. Met de intentie om ergens over te spreken, over de bestuursstructuur, de publieke belangen, zijn we tot op heden niet ver gekomen. Waarom zou dat nu wel lukken?

Voorzitter. Dan het derde punt, het budgetrecht van de Kamer. Ik heb dit als parlementariër eerder mee moeten maken, namelijk bij de nationalisatie van SNS REAAL. Er is achteraf door het kabinet verantwoording afgelegd over wanneer en op welke wijze het parlement toen is geïnformeerd. Dat was een veel verdergaande casus dan deze, want als SNS failliet zou gaan, waren miljoenen spaarders hun spaargeld onmiddellijk kwijt geweest. Dat is echt anders dan 14% van de aandelen in een luchtvaartmaatschappij kopen. Ik vind daarom dat het kabinet beter moet beargumenteren waarom het nu 744 miljoen heeft uitgegeven zonder toestemming vooraf van het parlement. Er wordt alleen maar gezegd dat het anders duurder was geweest, wat overigens maar de vraag is, want toen deze deelname van het kabinet bekend werd, daalden de prijzen. Private aandeelhouders zijn niet zo happig op staten die in het geheim tegen elkaar opbieden. Het is ook maar de vraag of dat alleen voldoende opweegt tegen het budgetrecht van de Kamer, dat echt ons zwaarste recht is in het parlement.

Ik voel me gesterkt om deze vragen te stellen, temeer omdat ik vind dat het kabinet het op drie punten niet goed heeft gedaan. Allereerst zijn de aanbevelingen van de commissie-De Wit op twee best wel vitale, cruciale punten niet nageleefd. Wij mochten onze fractievoorzitter niet informeren. We hebben gewoon afgesproken om dat wel te doen. Dan kun je ruggespraak houden als parlementariër. Dan kun je kijken wat je ervan vindt. De minister heeft ons dat expliciet verboden. Dat is gewoon niet volgens de parlementaire regels, als je al hiervoor kiest. Ik wil daar uitleg over. Waarom is dat zo gegaan? Ten tweede — dat is ook expliciet besproken en dat is niet voor niks — hoort de griffier van de commissie voor Financiën erbij aanwezig te zijn. Waarom? Omdat de Kamer nadat zij vertrouwelijk is geïnformeerd, altijd zelf ook vertrouwelijke informatie van de minister mag vragen. Daar hebben wij ook ondersteuning voor. Dat heeft niet alleen het kabinet; dat hebben wij ook.

Ten derde willen wij verslagging van zulke bijeenkomsten. Dat staat niet in de aanbevelingen van de commissie-De Wit, maar dat is wel in 2013 door deze Kamer uitgesproken. Waarom? Omdat wij als Kamer ook verantwoording willen afleggen over wat wij daar hebben gedaan, want wij zitten daar noodgedwongen gebonden. Waarom heeft het kabinet op deze drie punten anders gehandeld dan het parlement wil?

Voorzitter, tot slot. Dit is een hele unieke stap. Maar het staatsdeelnemingenbeleid en ook onze economie zullen ertoe leiden dat er wat de PvdA betreft ook op andere, cruciale functies in de economie discussie gevoerd kan worden of staatsdeelneming niet een goede methode zou zijn. Ik heb al eerder met de minister van Financiën het debat gevoerd over de geldtransporteurs. Onlangs is SecurCash failliet gegaan. Al onze pinautomaten zijn afhankelijk van dat bedrijf. Dat is echt een publieke voorziening. Moet je die wel aan een private onderneming overlaten? PostNL — ik zal afronden, voorzitter — is een ander voorbeeld waarbij je misschien niet per se direct met staatsaandelen, maar wel met veel meer regulering zou moeten optreden. Het is namelijk een private monopolist. Aan de andere kant zijn er staatsbedrijven over de grens actief waarvan je je moet afvragen of de Nederlandse belastingbetaler dat moet doen. Ik noem een NS: meer dan de helft van de omzet komt uit Engeland en we zien de verliezen al op ons afkomen.

Voorzitter. Dat debat zal naar aanleiding van deze staatsdeelneming in de komende tijd wat de PvdA betreft hier ten volle gevoerd worden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Nijboer. Dan geef ik nu het woord aan ... O, meneer Nijboer, de heer Van Raan was een beetje traag met het lopen naar de interruptiemicrofoon.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik vind het een goed betoog van de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank u wel.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik vraag mij wel af hoe de heer Nijboer zich heeft gevoeld op het moment dat hij werd ingelicht en meteen te horen kreeg: ik mag eigenlijk niks doen, in weerwil van de commissie-De Wit. Kan hij daar wat over zeggen? Ook heb ik een tweede vraag, die ik meteen maar stel. De heer Nijboer heeft een betoog gehouden over industriepolitiek, maar ik heb eigenlijk niks gehoord over de schadelijkheid van luchtvaart voor het klimaatbeleid en de appreciatie van de PvdA dat de overheid dus investeert in een sector die ernstig vervuilt en die eigenlijk moet afbouwen. Daar zou ik graag wat over willen horen.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ten aanzien van het eerste: daar was ik bezorgd over, want ik heb dat natuurlijk meegemaakt in die vorige periode. Ik dacht: ik zal in het debat zeker aan de orde stellen dat ik vind dat het parlementaire budgetrecht echt een heel zwaar recht is waar niet lichtvaardig mee om moet worden gegaan. Dat heb ik zojuist ook voor het voetlicht proberen te brengen. Ten aanzien van de tweede vraag: natuurlijk moet de luchtvaart duurzamer. Natuurlijk moet dat. Wij zijn ook voor een kerosinebelasting. Daar strijden we samen voor. Er moeten ook veel duurzamere vliegtuigen komen. Tegelijkertijd is het naar de overtuiging van de PvdA voor onze economie van cruciaal belang dat wij goede verbindingen met de wereld hebben. We zijn een open economie. Ik vind goede verbindingen goede spoorverbindingen, waarbij ik de heer Van Raan applaudisserend aan mijn zijde krijg. Ik vind goede verbindingen ook goede wegen — daar krijg ik misschien minder applaus voor — maar ook goede luchtwegen. Dat is een publiek belang.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar dan met betrekking tot het eerste: het krijgen van de mededeling "dit gaan we doen, maar je mag niks zeggen", zeker in het licht van wat de heer Nijboer al heeft meegemaakt. Heeft de heer Nijboer niet de neiging gehad om dan zijn fractievoorzitter toch wel in te lichten of om wel wat te doen? Hij zat er nu eigenlijk bij — dat geldt voor iedereen die zich heeft mee laten voeren in dit spel van de minister — als een etalagepop met meel in de mond. Ik vraag mij af hoe hij zich daarbij voelt.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Nou, zo laat ik me niet kwalificeren, voorzitter. Maar die kwalificatie laat ik voor rekening van de heer Van Raan. Ik ben altijd heel scherp op wat precies de parlementaire positie is. We hebben aan de ene kant de schending van het budgetrecht van de Kamer. Daar heb ik best wel een stevig oordeel over, zoals u wel een beetje hoort. Dat was daar helemaal niet aan de orde. Daar was de informatievoorziening van de Kamer, een ander grondrecht, aan de orde, namelijk informatie geven zo snel als het kabinet dat kan. Daar was ook helemaal geen instemming of discussie aan de orde. Je kunt wel vragen stellen, maar dat is daar niet aan de orde. Dat heb ik eerder meegemaakt. Dat kan noodzakelijk zijn in een democratie, bijvoorbeeld als een bank op omvallen staat. Dat is ook gebeurd. De vraag is of dit zware middel voor deze casus wel ingezet had mogen worden. Daar heb ik zojuist vragen over gesteld. Ik wil altijd informatie ontvangen van het kabinet.

De **voorzitter**:
Goed. Dan geef ik nu het woord aan de heer Snels namens GroenLinks.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Dit was een onorthodox besluit. Voor 740 miljoen zijn we nu mede-eigenaar geworden van een internationale luchtvaartmaatschappij. Dat zou je na dertig jaar privatisering en marktwerking toch een keerpunt kunnen noemen. Krijgen we nu eindelijk het debat over de ondernemende staat? Dat debat wordt niet alleen in Nederland, maar ook in Europa en in de economische wetenschap gevoerd. Dat gaat over wat het publieke belang is en wat daar de rol van overheid in is. Deze stap opent in ieder geval weer allerlei mogelijkheden voor discussies

over de post, de energie, de volksbank, de zorgsector. Volgens mij is het belangrijk om dat ook vandaag te markeren. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden op de feitelijke vragen. Ik wil mijn bijdrage vandaag vooral richten op een groot aantal politieke vragen die ik nog heb.

Het eerste blokje gaat over het publieke belang. Wat valt er volgens het kabinet nou precies onder het publieke belang van Air France-KLM? Is het kabinet het met GroenLinks eens dat het publieke belang niet alleen bestaat uit de bedrijfseconomische belangen van Air France-KLM en Schiphol? Vallen geluidsoverlast, luchtvervuiling en het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs volgens het kabinet ook onder dat publieke belang, en gaat het kabinet daar ook op sturen nu wij een belang hebben in Air France-KLM? Dit besluit kan toch op geen enkele manier een voorschot zijn op verdere groei van Schiphol?

Dan de politieke vragen over de sturingsmogelijkheden. Hoeveel invloed in Air France-KLM heeft deze aankoop het kabinet nou daadwerkelijk opgeleverd? En hoe verhoudt het aandeelhouderschap zich tot de andere sturingsmogelijkheden van het kabinet om een breder publiek belang te dienen? Dan kun je denken aan de verdeling van de slots op Schiphol, de belastingen, de luchtvaartbelasting en de vliegbelasting, luchtvaartovereenkomsten en wet- en regelgeving. Hoe moet ik deze aandelenaankoop en de zeggenschap die we daarmee krijgen in deze mix zien? En blijft het uiteindelijke doel in deze mix dat ook de luchtvaart bij moet dragen aan het tegengaan van klimaatverandering?

Hoe gaat de minister van Financiën zijn rol als aandeelhouder nou precies invullen? In Het Financieele Dagblad zei de minister dat hij waar nodig een actieve aandeelhouder wil zijn. Maar ik vond de minister wat terughoudend in de schriftelijke reactie, want daarin leek het wel alsof hij zei dat hij zijn aandeelhouderschap heel terughoudend gaat invullen. Hij zei: ik ga het bestuur aansporen om de onderneming zo zakelijk mogelijk te besturen. Dat lijkt me nogal een eenzijdige benadering. Het roept ook de vraag op waarom de overheid zo'n onorthodoxe keuze heeft gemaakt om vervolgens te pleiten voor een zakelijke aansturing. Volgens mij kan deze ingreep alleen toegevoegde waarde hebben als de overheid ook verder wil kijken dan de zakelijke, puur bedrijfseconomische benadering. Is het kabinet dat met mij eens? Gaat de minister bijvoorbeeld zijn formele dan wel informele invloed gebruiken om verduurzaming van de KLM-vloot voor elkaar te krijgen?

Voorzitter. Dan het deelnemingenbeleid. Hoe verhoudt deze aankoop zich tot de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid uit 2013? Waarom wil de minister eerst de beleidsdoorlichting Staatsdeelnemingen van 2020 afwachten voordat hij opnieuw naar de Nota Deelnemingenbeleid gaat kijken? Ik kan mij herinneren dat ik vorig jaar al om een herziening vroeg. Zou het niet goed zijn om te erkennen dat de overheid weer een grotere rol moet gaan spelen in onze economie en samenleving, en minder over moet laten aan de vrije markt als het gaat om het zorgen voor een publiek belang? Erkent de minister dat deze aankoop een koerswijziging is in het deelnemingenbeleid van de afgelopen jaren, en dat er na al die jaren van liberalisering toch een andere koers ingeslagen lijkt te zijn?

Voorzitter. Dan het besluit zelf. Het is een onorthodox besluit; ik zei het al. Het gaat ten koste van het budgetrecht van de Kamer. De heer Nijboer heeft daar een aantal vragen over gesteld. Ik begrijp de argumentatie als het gaat om de geheimhouding bij koersgevoelige transacties, maar dat kan niet het enige argument zijn. Heeft er een fundamentele discussie plaatsgevonden in het kabinet over de vraag hoe deze transactie en het daarmee gemoeide publieke belang zich verhouden tot het schenden van het budgetrecht? Is daarover juridisch of staatsrechtelijk advies ingewonnen? De aankoop van aandelen Air France-KLM lijkt me toch van een andere orde dan het redden van systeembanken. Waarom was het gevolgde protocol nog strenger dan het protocol dat volgt uit de commissie-De Wit? De fractievoorzitters mochten namelijk niet geïnformeerd worden. Wat was daarvoor de motivatie?

Dan nog een vraag over de timing. Waarom de afgelopen weken? Waarom niet een jaar geleden, of twee jaar geleden, of volgend jaar? Waarom was er nu plotseling urgentie om deze onorthodoxe stap te nemen?

Voorzitter. Ten slotte een wat meer technische vraag over de begrotingsstaat en de begrotingswet die we ook moeten bespreken. Ik heb gezien dat er 744 miljoen op de post vermogensverschaffing is komen te staan, maar de fee van 1 miljoen voor ABN AMRO staat volgens mij niet op die post. Waar kan ik die dan wel vinden? Want die is wel EMU-relevant. Ik las in de schriftelijke antwoorden dat er bij één groot blok aandelen 6,9% extra fee is betaald. Om hoeveel geld gaat dat? Is die hoeveelheid geld wel EMU-relevant? Waar kan ik die op de begroting vinden?

De **voorzitter**:
Was u klaar, meneers Snels?

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ja, ik ben klaar en sta te wachten op de heer Graus.

De **voorzitter**:
Ja, oké. De heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb een korte vraag aan Bartholomeus Adrianus Wilhelmus Snels van GroenLinks en dat is de volgende. Eigenlijk heb ik jarenlang moties ingediend — daar kom ik weer, "grausen" heet dat — om aandelen te kopen van KLM. Op een gegeven moment heb ik een softere manier bedacht, omdat ik dacht dat ik GroenLinks dan ook zou meekrijgen. Toen heb ik in 2016 een motie ingediend om de mogelijkheden om aandelen te kopen te onderzoeken, een gelijk aandelenpakket als de Fransen.

De **voorzitter**:
En toen?

De heer **Graus** (PVV):
Het verbaast mij ... Dit is heel spannend, voorzitter, ik moet even naar een climax toe werken.

De **voorzitter**:
Ja, ik zie het.

De heer **Graus** (PVV):
Het verbaast mij dat alleen de Socialistische Partij, de Partij voor de Dieren — meneer Van Raan zal daar nu mogelijk niet meer achter staan — en 50PLUS die motie gesteund hebben en voor de rest helemaal niemand. En nu hoor ik toch iedereen zeggen dat die liberalisering goed is et cetera. Maar dat blijkt niet uit het stemgedag. Ik wil daar graag een reactie op hebben, als u mij toestaat, voorzitter.

De **voorzitter**:
Meneer Snels, hoe zit het precies?

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat was ruim voor de tijd dat ik Kamerlid was, dus ik kan niet precies beoordelen wat destijds de argumentatie in de fractie van GroenLinks is geweest. Maar volgens mij geeft dit wel aan dat deze stap onorthodox is geweest. Mijn fractie heeft het altijd belangrijk gevonden dat we voldoende sturingsmogelijkheden hebben om de groei van de luchtvaart af te remmen en om ervoor te zorgen dat het binnen de milieudoelstellingen past. Ik snap dat de vorige fractie de afweging heeft gemaakt dat je daar vooral naar zou moeten kijken. Dan ligt het niet in de eerste instantie voor de hand om aandelen Air France-KLM te kopen.

De heer **Graus** (PVV):
Ik vraag dat omdat ze nu €12,35 zijn en toen €5,47 waren. Dat betekent dat we nu 413 miljoen euro meer hebben betaald. Dat betekent ook dat de overheidsschuld nu 413 miljoen euro hoger is. Ik vind dat een kwalijke zaak. Ik heb namelijk destijds al hiervoor gewaarschuwd. Over een parlementaire enquête heb ik toen ook al gezegd: jongens, de Fransen blijven zieken en doorgaan, want het zijn Fransen! Ze blijven ons de kaas van het stokbrood af vreten. Ik heb dat gezegd. Ik heb ook in 2006 gewaarschuwd. Met de kredietcrisis heb ik gelijk gekregen, dus met de nationalisatie van de banken. Ook met de energiebedrijven en met de postmarkt heb ik gelijk gehad. Ik zei toen: jongens, geloof me. En iedereen zat als een botsautootje te kijken, behalve de Socialistische Partij, de Partij voor de Dieren en 50PLUS en natuurlijk de PVV. Ik vind dus toch dat dit hier een keer meegenomen moet worden bij de parlementaire enquête, want de Kamer is net zo fout. Laat dat heel duidelijk zijn. Ik heb trouwens ook nooit een journalist hier iets over horen zeggen of zien schrijven. Dat vind ik ook schandalig.

Tot slot, mevrouw de voorzitter, wil ik toch nog het volgende meegeven. Ik heb bijna of ik geloof zelfs langer dan twee jaar deel uitgemaakt van de commissie-De Wit. In die zin heeft de minister wel al gedaan wat ons advies was destijds, namelijk dat er vooraf geïnformeerd zou worden. Daar heeft de minister echt al aan voldaan. Dat wil ik toch even zeggen. Toen, bij ABN AMRO, gebeurde het allemaal achteraf. Maar dat is een heel ander verhaal.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Het is een voorrecht om nu voor het eerst met de heer Graus te mogen debatteren. Ik begrijp nu waar de term "grausen" vandaan komt.

De **voorzitter**:
De heer Van Raan staat ook nog klaar voor een interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik vind het een uitermate zwak en slap verhaal van GroenLinks. Aan de ene kant horen we de fractievoorzitter van GroenLinks in alle toonaarden bezingen wat we niet allemaal moeten doen voor het klimaat. Aan de andere kant hoor ik de financieel woordvoerder zeggen: kunnen we de invloed nu een beetje gebruiken om te kijken hoe we kunnen verduurzamen? Alsof het gaat om een paar ledlampjes! Dat is zo in tegenspraak met de opdracht die de luchtvaart heeft tot beperking van de CO_2-uitstoot. Ik vraag me dus af of de heer Snels daar nog wat dieper op in kan gaan. Het kan toch niet zijn dat GroenLinks in een keer een heel slap verhaal heeft over het klimaat?

De heer **Snels** (GroenLinks):
Volgens mij heeft de heer Van Raan niet goed naar mijn verhaal geluisterd. Volgens mij ging driekwart van mijn betoog om de vraag wat nou precies het publieke belang is. Het publieke belang in het geval van de luchtvaart gaat volgens mij in eerste instantie om de bijdrage die de luchtvaart moet leveren bij het halen van de klimaatdoelstellingen, een, en twee bij het tegengaan van luchtverontreiniging en drie bij het tegengaan van overlast. Daarom zei ik ook heel hard tegen het kabinet: dit mag geen voorbode zijn van verdere groei van Schiphol! Volgens mij ging driekwart van mijn betoog daarover.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan heb ik het helemaal verkeerd begrepen. Dan denk ik ook dat GroenLinks de motie gaat steunen die de regering opdracht gaat geven om Air France-KLM, voor zover mogelijk, het maximale te laten doen om binnen de 1,5˚C temperatuurstijging te blijven. Dat is goed nieuws.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ik kijk uit naar de motie.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van der Linde namens de VVD.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Voorzitter. Het heerlijke gevoel om na een lang verblijf in het buitenland terug te mogen vliegen met een vertrouwd KLM-toestel, met goed eten en een superaardige bemanning, met zo'n beetje de best getrainde vliegers ter wereld, en dan dat muziekje bij de landing op Schiphol: we zijn weer thuis.

Nederland is trots op de KLM. Maar we besteden natuurlijk niet 744 miljoen euro aan blauwe emotie. Het gaat hier om grote economische belangen voor Nederland: 32.000 banen bij de KLM. Daarnaast is er dat hele luchtvaartcluster dat in de afgelopen 100 jaar is opgebouwd, de hubfunctie. Zeg maar gewoon het middelpunt zijn, wereldwijd. Hierdoor hebben volgens het kabinet meer dan 100.000 Nederlanders

goed betaald werk. McKinsey, een geheel andere club, heeft het ooit zelfs becijferd op 300.000 banen. Hoe dan ook, die economische motor verdient het om beschermd te worden. Het kabinet heeft daadkrachtig gehandeld. Het is opgestaan voor de Nederlandse belangen en heeft een vuist gemaakt tegen de onevenwichtige belangenafweging die in Parijs is gemaakt.

In 2003 vonden we dat die economische belangen het best verzekerd waren met een fusie tussen Air France en KLM. Vandaar al die afspraken over de continuïteit van KLM als eigenstandige onderneming en over de hubfunctie. Maar onze Nederlandse belangen dreigden ondergesneeuwd te raken. Daarom is er de motie-Remco Dijkstra c.s. uit juni 2018, waarin we het kabinet hebben gevraagd al het nodige te doen om het publieke belang te verdedigen. Die werd breed gesteund.

Natuurlijk is de VVD altijd kritisch geweest op het aangaan en aanhouden van staatsdeelnemingen. Wij geloven namelijk dat bedrijven bij een goede marktordening en een goede marktmeester in grote lijnen doen wat goed is voor Nederland. Maar in dit geval zit het niet goed. We zitten in een ongemakkelijke verhouding tot een bevriende overheid die heel anders aankijkt tegen die overheidsrol en een heel actieve industriepolitiek voert. De VVD vindt het in dit geval heel verdedigbaar dat Nederland zich positioneert als volwaardige gesprekspartner en zich bedient van dezelfde instrumenten als de Franse overheid. Het kabinet heeft een krachtig signaal uitgezonden. Het gelooft in de combinatie Air France-KLM en committeert zich er ook aan.

Voorzitter. We zitten nu met een belang van 14% in Air France-KLM. De wederzijdse ministers hebben de ambitie uitgesproken om van het bedrijf de koploper in Europa te maken, misschien wel de nummer één. Dat vergt natuurlijk een strak en zeer zakelijk aandeelhouderschap. De vaste kosten van zowel Air France als van KLM zijn zorgelijk hoog. De flexibiliteit en de efficiëntie van de prijsvechters in de luchtvaart zijn nog ver te zoeken bij deze kolossen. Hoe gaat de minister van Financiën die slag maken met zijn Franse collega? Is er ook aan de Franse kant de durf om de vakbonden te weerspreken en om de noodzakelijke stappen te nemen?

De heer **Alkaya** (SP):
Het kabinet geeft heel duidelijk aan dat het publieke belang hier in het geding was en dat het daarom heeft ingegrepen. De VVD geeft aan dat de boosdoener toch echt de Franse staat is, want die zorgde ervoor dat de markt niet goed kon functioneren. Maar hoe zit het met de andere aandeelhouders, zoals China Eastern Airlines maar ook private beleggers? Als die private buitenlandse aandeelhouders ervoor zorgen dat het Nederlandse belang net zo in het geding is, moet de overheid dan niet ingrijpen? Is het echt alleen maar de overheidsinmenging van de Franse kant?

De heer **Van der Linde** (VVD):
In dit geval wel. Het gaat over een zeer actieve politiek in Frankrijk, waarbij het Elysée gewoon rechtstreeks belt met Air France-KLM en zijn wil oplegt. Dat gaat ten koste van gewone zakelijke beslissingen. Ik denk eerlijk gezegd dat wij die Angelsaksische aandeelhouder met ons hebben als we gewoon op zoek gaan naar een goed geleid bedrijf dat goede marges maakt en dat lean-and-mean is enzovoort.

De heer **Alkaya** (SP):
Dat staat dan genoteerd: mocht de positie van Schiphol en KLM in het geding komen door een private investeerder, dan hoeven ze in ieder geval niet te rekenen op de VVD, en dan is het publieke belang van Nederland alsnog in gevaar. Maar als ik naar de beantwoording van de schriftelijke vragen kijk, dan staat daar dat er in 2003 niet is overwogen om op holdingniveau te participeren. Hoe zou de VVD dat dan kwalificeren? Want in 2003 was het toch net zo bekend hoe de Fransen tegen dit soort zaken aankijken? Zouden we dat dan niet "naïef" moeten noemen van de minister destijds?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Daar was ik natuurlijk niet bij, althans niet in deze Kamer. Ik denk alleen wel dat we toen een wezenlijk andere situatie hadden. We hadden toen een noodlijdende luchtvaartmaatschappij, die het in z'n eentje niet had uitgezongen. In België ging Sabena ten onder. In Zwitserland ging Swissair ten onder. Je zoekt naar een oplossing. Dan heb je het niet voor het uitzoeken. En vergeet u niet dat de fusiebesprekingen met de Engelsen en Italianen ook al waren stukgelopen. Dit was op dat moment gewoon een goede zinvolle stap. En we hebben daar goede afspraken over gemaakt. Alleen het probleem is vanaf 2010 ontstaan, toen die afspraken uitliepen. En weet u? Ik snap uw frustratie over het proces van toen. Maar wij zitten nu met een probleem en ik zie alleen maar dat er nu een kabinet is dat die problemen onder ogen ziet en dat de noodzakelijke stappen heeft genomen. Ik vind dat goed.

De **voorzitter**:
De tweede interruptie van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):
Tot slot, voorzitter. We zitten nu inderdaad met een situatie waarmee we nu te dealen hebben. Het zou alleen echt onverstandig zijn als we niet leren van de fouten van die er in 2003 zijn gemaakt. Dan wil ik toch oprecht het volgende weten. Gelooft de VVD het als het kabinet simpelweg zegt dat er destijds helemaal niet is overwogen om op holdingniveau te participeren? Gelooft de VVD dat?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Persoonlijk geloof ik dat. Ik ben er in 2003 niet bij geweest, en u ook niet.

De **voorzitter**:
De heer Alkaya, tot slot.

De heer **Alkaya** (SP):
Nee, maar het minste wat de VVD dan kan doen, is met mij de vraag nogmaals aan het kabinet stellen: is dat toen echt niet overwogen? Ligt er helemaal geen advies? Ligt er helemaal geen adviesnota waarin staat wat de voor- en nadelen zijn van participatie op holdingniveau? Wat is dan de afweging geweest om het niet te doen? Want nu staat er maar één zin in de schriftelijke beantwoording. En het minste wat de VVD kan doen, is zich dat ook afvragen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Wat ik van die tijd weet, is dat er toen nog luchtvaartverdragen waren. Daardoor kon niet het hele belang worden overgedaan aan Frankrijk, en Nederland is om die reden blijven participeren in KLM.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Voorzitter. De minister van IenW zou ik nog wel willen vragen: hoe kijkt zij op dit moment naar de hubfunctie van Schiphol? 326 bestemmingen, 70 miljoen passagiers en al die banen: kan de minister aangeven hoeveel daarvan overblijft als je die grote intercontinentale vluchten van KLM zou kwijtraken aan Parijs? Er ligt nu een persverklaring van de Nederlandse en de Franse overheid, maar hoe veranker je dat netwerk? Of nog ingewikkelder: hoe veranker je de positie van Schiphol duurzaam in het ondernemingsbeleid van KLM?

Daarnaast ben ik toch ook wel benieuwd naar het volgende. We hebben twee ministers in beeld gezien, namelijk een Franse en een Nederlandse. Maar ik kan me ook voorstellen dat de minister van IenW contacten heeft gehad met háár counterpart. Misschien kan ze daar ook nog wat over vertellen. Is daar ook een persbericht van gekomen? Dat hebben wij niet gezien.

Kan de minister dan ook aangeven in hoeverre landingsrechten nog steeds afhankelijk zijn van bilaterale verdragen tussen landen? De huidige ophang van KLM is immers zo vormgegeven om in geval van nood effective and substantial control te hebben. Is dat nog steeds relevant?

Voorzitter. Wat wij in 100 jaar hebben opgebouwd, is kwetsbaar gebleken. Het is de moeite waard dat te beschermen. "Een vaasje", zou de premier zeggen. Maar in dit geval meer zo'n Delfts blauw huisje dat we dan met z'n allen moeten vasthouden. Want KLM is en blijft een beetje van alle Nederlanders.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van der Linde. Dan geef ik nu het woord aan ... O, de heer Snels heeft nog een vraag.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ik moet die vraag toch even stellen, omdat het hier gaat over de definitie van "publiek belang". Want dat is waarom dit besluit genomen is. En ik heb de VVD eigenlijk geen definitie horen geven van wat bij deze transactie nou het publieke belang voor Nederland is.

De heer **Van der Linde** (VVD):
"Het vaasje" is het makkelijke antwoord. Nee, ik dacht dat ik er vrij helder over was geweest. Ik had het over 32.000 banen bij de KLM en vooral over die 100.000 of misschien wel 300.000 banen die direct en indirect hiermee samenhangen. Het lijkt mij zo klaar als een klontje dat je daar als overheid pal voor gaat staan. Als dat geen publiek belang is ...

De heer **Snels** (GroenLinks):
Zeker. Daarom vind ik het ook zo eng gedefinieerd. Ik kan me herinneren dat we vorig jaar bij het AO Deelnemingenbeleid samen nog gepleit hebben voor een aanpassing van de nota deelnemingenbeleid. In ieder geval staat in die bijlage over het publieke belang van Schiphol dat Schiphol moet zorgen voor een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving. Daar heb ik de VVD nog niet over gehoord.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Nee, maar dat is ook niet de reden dat we nu dit belang opbouwen, volgens mij. Het gaat hier echt om economische belangen, maar natuurlijk staat het als een paal boven water dat wij van Schiphol een betere omgeving willen maken.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat is toch merkwaardig.Volgens mij nemen we zo'n groot besluit, waarbij ook nog het budgetrecht van de Kamer wordt geschonden, omdat er een publiek belang voor Nederland is. Dat publieke belang voor Nederland kan niet alleen een economisch belang zijn. De VVD is volgens mij zelf akkoord gegaan met de nota over het deelnemingenbeleid. In die nota staat dat het publieke belang breder is. Ik mag toch hopen dat de VVD vindt dat alle instrumenten die het kabinet heeft, inclusief deelnemingen, ingezet moeten worden om dat bredere publieke belang te dienen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Ik verwijs collega Snels graag naar het regeerakkoord. Daar staat het netjes in. Er moet een betere leefomgeving rond Schiphol komen. Daar gaan we van alles voor doen en wel zo, dat we het aantal vliegbewegingen ook nog wat kunnen uitbreiden. Dat staat allemaal netjes in het regeerakkoord, maar dat is niet waar het nu om gaat. Het gaat nu om het economisch belang dat samenhangt met onze luchtvaartmaatschappij.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik ben op zichzelf wel blij met de richting van de VVD dat de Staat af en toe zijn aandeelhouderschap moet gebruiken voor publieke belangen, maar dat is niet per se heel liberaal. Ik ben dus wel benieuwd hoe breed deze opvatting leeft bij de VVD, zowel binnen de VVD als ten opzichte van andere sectoren, zoals de post, de geldautomatenbezorging, waar ik het eerder met u over had, SNS, de Volksbank. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft daar onlangs een belangwekkend rapport over uitgebracht. Wordt die opvatting breder gedeeld, of is het incidenteel en betreft het alleen dit geval?

De heer **Van der Linde** (VVD):
In de eerste plaats wil de VVD een overheid die problemen oplost; laat ik daarmee beginnen. Wij geloven in een economie die je zo inricht dat bedrijven en vakmensen hun werk goed kunnen doen en dat de overheid zich opstelt als marktmeester. In zo'n economie hoef je niet als overheid een bedrijf te runnen. Maar als die spelregels niet werken,

doen we gewoon wat nodig is om de Nederlandse belangen te verdedigen. Dan is dat een uiterste redmiddel. De realiteit is dat we dat eens in de zoveel jaar doen. Dit is niet nieuw.

De heer **Nijboer** (PvdA):
De heer Van der Linde zegt dat de VVD een overheid wil die zorgt dat het werkt. Niemand hier zal het pleidooi houden dat hij wil dat de overheid ervoor zorgt dat de boel helemaal niet werkt. Daar gaat het natuurlijk niet om. Het is best een principiële discussie, ook in dit parlement. Wanneer neem je een staatsdeelneming? Wanneer pas je regulering toe? Wanneer neem je een klein aandeel in een bedrijf? Ik vind dat dat de VVD in deze discussie, in dit debat in dit geval, best een vaag antwoord heeft op de vraag hoe zij hier nou precies in staat.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Dan herhaal ik wat ik daarover in het AO Staatsdeelnemingen in januari heb gezegd. Dat was letterlijk dat staatsdeelnemingen een noodzakelijk kwaad zijn. Je kiest ervoor om dringende redenen en doet dat bij voorkeur tijdelijk, je gedraagt je als een zakelijk aandeelhouder en je houdt een beetje afstand. Ik kan dat alleen maar een-op-een hierop toepassen. Het is precies hetzelfde gegaan met deelnemingen die wij in het verleden zijn aangegaan en daar hoeven we echt niet ver voor terug in de geschiedenis. Ik herinner de heer Nijboer aan het belang van 1,7 miljard dat we in KPN hebben genomen in 2001, onder een VVD-minister. Ik herinner de heer Nijboer ook graag aan de overname van DAF Trucks in 1995, ook onder een VVD-minister. Dat is geen wijziging van beleid, dat is doen wat nodig is op het moment dat het gedaan moet worden.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Als we deze redenering andersom voortzetten, dan mag de NS wel vrezen. Die moet dan onmiddellijk naar de beurs worden gebracht. Er zijn ook wel buitenlandse spoorbedrijven naar de beurs gebracht. Dus als u vindt dat dit een noodzakelijk kwaad is en dat we er zo snel mogelijk weer vanaf moeten, dan vrees ik met grote vreze.

De heer **Van der Linde** (VVD):
We hebben de N.V. Nederlandsche Spoorwegen gered in 1938. Dat was ook een reddingsoperatie. Ook daar zullen we wel anders over denken, maar goed. Die hebben we ook niet naar de beurs gebracht.

De heer **Van Raan** (PvdD):
"De Staat doet wat nodig is op het moment dat het nodig is". De luchtvaart is een sector die in het staartje van zijn bestaansrecht zit wat betreft het klimaat. Dat is de grootste opgave die we hebben. Den Uyl, de socialist, had de moed om de mijnen te sluiten in '68. Wat doet de VVD? Die gaat nog een keer extra investeren in een fossiele industrie die achterhaald is. Heeft de VVD niet ook een verantwoordelijkheid naar a het klimaat en b alle mensen die werken in die sector, om die goed te begeleiden en de transitie voor te bereiden naar een toekomst die eigenlijk minder luchtvaart vereist?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Als de heer Van Raan bedoelt dat we precies hetzelfde gaan doen, maar dan 500 kilometer verderop, dan is hij mij kwijt.

De heer **Kuzu** (DENK):
Ik word getriggerd door de opmerking van de VVD dat de Staat moet doen wat nodig is op het juiste moment. Tijdens de bijdrage heeft de VVD aangegeven dat er tussen 2003 en 2018 het een ander is gebeurd. Ik vond wel dat het heel snel ging over de periode tussen 2010 en 2018. Dat was ook een periode waarin de VVD volop regeringsverantwoordelijkheid had. Wat is er veranderd ten opzichte van 2010? Wat is er veranderd ten opzichte van 2011 en ga zo maar door, waardoor het op dit moment wel noodzakelijk was om deze ingreep te doen?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Volgens mij was het mijn collega Remco Dijkstra, die ook in de zaal zit, die in 2018 een motie indiende met het verzoek om het kabinet al het mogelijke te laten doen om deze publieke belangen te borgen. Ik denk zelfs dat u die motie heeft gesteund, maar dat heb ik even niet bij de hand. Dus hebben we het niet zien aankomen? Ja, we hebben het wel zien aankomen. Alleen hebben we tussen 2010 en vorig jaar wel gehoopt dat het op een normale manier zou lukken met de Fransen. En dat is niet gebeurd.

De heer **Kuzu** (DENK):
Je ziet het dus van mijlenver aankomen. Het heeft dus acht jaar geduurd voordat de VVD tot het inzicht kwam dat er een keertje iets gedaan moest worden. Daardoor kwam er een motie die zo breed was geformuleerd dat het alle kanten op kon gaan. Maar de argumenten die de VVD geeft inzake werkgelegenheid en het belang van de Nederlandse luchtvaartsector zijn volgens mij niet veranderd in de periode 2010-2018. Ik vraag de VVD dus waarom ze die verantwoordelijkheid niet eerder heeft genomen en heeft gewacht tot het allerlaatste moment.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Omdat dit een noodzakelijke stap is en een staatsdeelneming het uiterste is wat je doet. Je probeert het eerst op alle andere manieren.

De heer **Kuzu** (DENK):
Eerst op andere manieren. Dan wil ik van de VVD heel duidelijk horen welke inspanningen zij de afgelopen periode, in die acht jaar tijd, heeft gepleegd. Welke inspanningen zijn er gepleegd? Wat is er wel gebeurd? Wat is er gedaan door de VVD? Acht jaar regeringsverantwoordelijkheid gehad, maar er is helemaal niets concreets gebeurd. Alleen maar hopen dat de afspraken met de Fransen nageleefd zouden worden? Bent u werkelijk waar zo naïef? Bestuurt u het land acht jaar lang op deze manier? Is dat de manier waarop we omgaan met Nederlandse belangen? Zijn die dan veilig in de handen van de VVD?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Eerlijk gezegd denk ik dat dit allemaal vragen zijn die u aan de minister moet stellen en niet aan mij. Ik geloof dat wij

dit in alle instanties, ook toen collega Ton Elias nog luchtvaartwoordvoerder was, voortdurend aan de orde hebben gehad. Hier zijn voortdurend debatten over geweest. Ik ben daar zelf niet bij geweest, maar u weet net zo goed als ik dat die zeven, acht jaar lang in alle scherpte zijn gevoerd.

De heer **Kuzu** (DENK):
Die debatten zijn inderdaad in alle scherpte gevoerd. Wat ik vraag, is welke concrete stappen er zijn gezet, zoals de stap die op dit moment is gezet. Waarom hebben we daar acht jaar lang mee gewacht? Waarom is er acht jaar lang gedebatteerd en is er helemaal geen schot in gekomen, behalve dan dat er debatten worden gevoerd en af en toe een VVD-Kamerlid, meneer Elias, een motie indient die zo algemeen is dat je er alle kanten mee op kan gaan? Heel concreet: acht jaar lang VVD. Acht jaar lang VVD! Acht jaar lang had u de mogelijkheid om iets te doen. En acht jaar lang heeft u niets gedaan. U kunt het wel toegeven en zeggen: we hebben niks gedaan, sorry, het spijt me; we zullen het niet meer doen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Ik herhaal het nog maar een keer. Ik denk dat u de vraag gewoon aan de minister moet stellen. Ik denk dat wij het debat in alle scherpte hebben gevoerd en dat op het moment dat er geen andere opties meer waren, deze optie in beeld kwam. Het is goed dat dat gebeurd is.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Ik heb wel een vraag aan de heer Van der Linde. Ik schrok eigenlijk een beetje van zijn opmerking dat staatsdeelnemingen een noodzakelijk kwaad zijn. Misschien is het niet zo algemeen bedoeld als het bij mij overkwam. Maar noemt hij deze aankoop dan wel een "noodzakelijk goed"? Waar is dan het verschil tussen goed en kwaad?

De heer **Van der Linde** (VVD):
Laat ik het in een metafoor gieten. Je gaat op een goed moment voetballen. Je staat op het veld en je merkt dat de tegenpartij geen voetbal speelt maar rugby. Dan kun je twee dingen doen. Je kunt aan de kant gaan staan met het spelregelboekje en zeggen: u doet het niet volgens de regels hoor. Of je doet mee met het spelletje rugby en je probeert te winnen, ook al ben je eigenlijk een voetballer. Volgens mij is dat precies wat deze ministers hebben gedaan.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Ik probeer me een beetje te verplaatsen in het antwoord. Ik weet iets meer van voetbal dan van rugby. De Fransen weten misschien nog iets meer van rugby dan van voetbal. Maar mijn vraag was: waar ligt voor u het verschil tussen staatsdeelnemingen, die volgens u in het algemeen een noodzakelijk kwaad zijn? Is dit dan een noodzakelijk goed? Waar ligt de scheidslijn? Wat is bij het wel of niet aangaan van staatsdeelnemingen het verschil tussen goed en kwaad? Dat is mijn vraag.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Ik denk dat over het algemeen een deelneming aangaan ongeveer de slechtste manier is om publieke belangen te verdedigen, omdat er zo veel andere manieren zijn waarop je overheidsbeleid kunt vormgeven. Daarom zeg ik: dit was de laatste stap. Het zat ook duidelijk in wat de minister liet zien: we gaan eerst proberen de governance aan te passen; we gaan proberen de overheidsgaranties aan Franse kant te verbeteren, en als dat allemaal niet lukt, gaan we een deelneming aan. Dan wordt het ook een beetje diplomatieke powerplay. Natuurlijk, dat is gebeurd. Wat dat betreft is het een noodzakelijk kwaad, maar nu we het hebben, moeten we het wel zo goed mogelijk gebruiken.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
U maakt het voor mijn gevoel nog iets erger door het niet alleen "een noodzakelijk kwaad" te noemen maar het ook "de slechtste manier" en "het allerlaatste" te noemen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
In het algemeen.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Stel je voor dat het alleen in het bijzonder is. Dan zegt u er niks bijzonders mee, maar u zegt het in het algemeen. Dan maakt u het toch veel erger? U zegt "in het algemeen moeten we dat nooit doen", terwijl u dit wel een goede uitzondering vindt. Er zijn toch te veel voorbeelden in de laatste tientallen jaren waarbij Nederland niet alleen op de winkel paste maar strategische besluiten nam, hetzij door te kopen, hetzij door te verkopen. Daar kom ik straks overigens op terug. Dit is toch een heel belangrijke kwestie: neem je deel of niet? Dan moet je niet zeggen: eigenlijk is het een noodzakelijk kwaad en het allerslechtste. Dan stellen we hier als Kamer aan u de vraag of u dat echt meent en of u dat kan onderbouwen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Wat ik zeg, is dat in het algemeen een deelneming aangaan niet de goede stap is om publieke belangen te regelen. Dat doe je natuurlijk met wet- en regelgeving of met contracten of met wat dan ook. In dit geval was het de enige stap die nog resteerde. Ik vind het goed dat de overheid deze stap nu zet. Het was de enige manier om serieus genomen te worden aan de Franse zijde. Ik zag afgelopen vrijdag dat dat ook echt het geval was. Maar dat is iets anders dan in het algemeen elke keer maar een deelneming aangaan. Er zijn betere instrumenten om publieke belangen te regelen.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van der Linde. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, dank u wel. 744 miljoen euro lenen om een gok te wagen. Kennelijk is zo'n bedrag makkelijk vrij te maken voor zaken die de regering belangrijk acht. Vanuit klimaatoogpunt en vanuit financieel oogpunt gaat het om een volkomen onbegrijpelijke investering. Het kabinet kiest bewust voor aandelen in een fossiele luchtvaartmaatschappij, terwijl De Nederlandsche Bank in het rapport Tijd voor Transitie opmerkt dat het risico van investeren in aandelen

in de CO_2-intensieve sectoren, waaronder transport, substantieel is. Het is dus niet de vraag of de aandelen afgewaardeerd zullen worden maar wanneer. Dan zijn we mogelijk dus miljoenen kwijt aan de volkomen onverantwoorde gok van het kabinet op investeren in de fossiele industrie. Het zijn straks de zogeheten "stranded assets" van de oude fossiele economie. Houdt de minister rekening met deze reële verliezen? Waarom investeert de Staat zo'n groot bedrag in een sector die aan het eind van zijn levensvatbare fase zit? Dat vinden wij onverantwoord.

Voorzitter. De klimaatdoelen vereisen een drastische krimp van de luchtvaartsector: van de ruwweg 12 megaton in 2030 die de sector wil, naar 4 megaton, die noodzakelijk is om binnen het 1,5°C-scenario te blijven. Dat is inclusief de extra invloed die CO_2-uitstoot op grote hoogte heeft. Dus waar hebben we het over? We hebben het over een sector die, gesteund door regeringsbeleid, naar 12 megaton wil groeien, terwijl hij nog maar 4 megaton kan uitstoten. De Partij voor de Dieren is de enige partij in deze Kamer die consequent haar nek uitsteekt voor de noodzakelijke krimp en naast de vliegveiligheid ook voor de gevolgen voor de leefomgeving van mens en dier.

Minister Van Nieuwenhuizen heeft gesteld dat Schiphol zou moeten groeien en Lelystad open moet gaan. De belangen van de luchtvaartsector wegen voor de regering kennelijk zwaarder dan die van een stabiel klimaat en een houdbaar milieu. Minister Van Nieuwenhuizen is met haar koers op groei onverantwoord bezig. En minister Hoekstra is er met de aanschaf van aandelen Air France-KLM inmiddels welbewust medeplichtig aan.

Op de persconferentie trokken de ministers hun meest daadkrachtige gezicht en dat stond hen best goed; dat moet gezegd worden. Maar waarom is een dergelijke daadkracht in geen velden of wegen te bekennen in het Nederlandse klimaatbeleid? De minister van Financiën zal toch moeten erkennen dat hij met de aankoop van de aandelen Air France-KLM, een bedrijf dat geld verdient met het verbranden van fossiele brandstoffen, namens alle Nederlanders een belang genomen heeft in een bedrijf dat sterk bijdraagt aan de opwarming van de aarde? Graag een reactie.

Uit de antwoorden op onze vragen blijkt duidelijk dat de Staat geen belang heeft genomen om de krimp van de luchtvaart in Nederland in te zetten of überhaupt om de toegenomen invloed in te zetten om Air France-KLM Parisproof te krijgen. Integendeel, het is gericht op groei en de grootste worden. De grootste worden betekent in het geval van de luchtvaart een race naar de bodem. Hoe legt de minister van Financiën deze investering in de fossiele sector uit aan de jonge generatie klimaatstakers, scholieren en studenten die hun toekomst direct in gevaar zien gebracht? Wat vindt de minister van de signaalfunctie van een overheid die drie kwart miljard investeert in een vervuilende sector als de luchtvaart?

Voorzitter. Ik maak nog twee opmerkingen over het ondoorzichtige proces. De minister claimt dat er een lange voorbereiding aan deze aankoop vooraf is gegaan en dat er geen directe noodzakelijke aanleiding voor was. Waarom was dit dan wel hét moment om tot actie over te gaan? Het had best twee weken kunnen wachten. Waarom vlak voor de verkiezingen naar buiten komen met een reddingsoperatie van "nationale trots KLM" en waarom pas na de verkiezingen naar buiten komen met de extra klimaatregelen voor Urgenda, waar we al sinds 2015 op wachten? Graag een reactie.

Ik maak een tweede opmerking over het proces. De woordvoerders Financiën kregen de kans om zich in het geheim te laten bijpraten over de aankoop en werden dus betrokken bij deze deal, waardoor ze hun vrijheid van spreken verloren. Ze mochten, in tegenspraak tot het protocol, zelfs hun fractievoorzitter niet inlichten. Wat voor nut heeft een protocol als je ervan kan afwijken zodanig dat Kamerleden en fractievoorzitters gevangenen zijn en niks kunnen? Er is dus een tijd geweest waarin een aantal Kamerleden met meel in de mond moesten praten, zowel naar het publiek als naar hun directe collega's en hun fractievoorzitter. Het is precies de achterkamertjespolitiek waar we vanaf moeten. Moet het protocol niet anders? Graag een reactie.

Voorzitter, afsluitend. Waarom speciaal een bedrijf in een niet-duurzame sector? De overheid is eigenlijk steeds minder in staat onafhankelijk te spreken over een bedrijfstak waarin ze zelf aandeelhouder is geworden. Ze heeft zichzelf in een spagaat gebracht door een belang te nemen in de groei van de luchtvaart en de uitstoot aan de ene kant en de noodzakelijke krimp aan de andere kant. Graag een reactie op die nieuwe positie. Naar onze mening gokt het kabinet met geld en met het klimaat.

Voorzitter. Het kabinet heeft een beleidskeuze gemaakt die wij onverantwoord vinden.

Dank u wel.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dat snap ik helemaal vanuit het perspectief van de Partij voor de Dieren. Ik vind het alleen niet zo netjes van de heer Van Raan en ik ben het ook niet van hem gewend, dat hij zo tegen collega's uitvaart die gewoon hun parlementaire werk doen. We werden gebeld door de minister met een vertrouwelijke mededeling. Dat hoort bij de informatievoorziening. Er is een parlementaire enquête geweest. We hebben de commissie-De Wit gehad, die heeft gezegd hoe het in het parlement netjes kan verlopen. Dat hebben collega's netjes gedaan. Ze maken vandaag een afweging: voor of tegen. Ik vind het dus niet zo gepast om hen de maat te nemen. Ik vraag de heer Van Raan waar dat toch voor nodig is. Hij kan toch gewoon heel erg tegen dit besluit zijn?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Twee opmerkingen. Ten eerste vind ik het echt schokkend dat de PvdA vanuit de Partij voor de Dieren begrijpt waarom we hier niet voor zijn. Want eigenlijk zou de PvdA ook vanuit het klimaat moeten begrijpen waarom dit een volstrekt onverantwoorde aankoop is. Maar goed, dat zij zo.

Ten tweede. Wat er vooral gebeurd is, is dat de minister gebruik heeft gemaakt van een protocol waardoor collega's — u onder anderen, heb ik begrepen — min of meer gevangen zijn gezet in een situatie waarin ze helemaal niets kunnen. Dat is ongewenst, want dat brengt de collega's in een positie waarin ze met meel in de mond moeten praten en waarin ze hun fractievoorzitter niet kunnen inlichten, in een situatie die dat wellicht helemaal niet noodzakelijk

maakt. Het is niet zozeer zo dat ik de collega's de maat neem als wel dat ik het niet zo netjes vind van de minister om mijn collega's in een situatie te brengen waarin zij niks kunnen, als ze eenmaal toegehapt hebben. Dat is het punt dat ik probeerde te maken.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dat is dan een ander punt. Ik heb aan de minister ook kritische vragen over het gevolgde proces gesteld. Die deel ik ook wel met u. Maar ik begreep toch echt dat u tegen de collega's zei: u bent niet goed bezig dat u daar bent geweest, waarom deed u dat, u bracht uzelf in een positie die nergens op leek. Dat heeft u net bij interruptie op mijzelf ook gedaan. Als u dat niet heeft bedoeld, dan is dat hiermee opgehelderd en dan ben ik het met u eens.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik zit nog even mijn tekst na te kijken. Ik zie dat er niet in terug, dus zo is het niet bedoeld.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Rooijen namens 50PLUS.

□

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Voorzitter. De Fransen spraken over een onorthodoxe overval. Ik zou willen spreken van een fait accompli, en daar is geen woord Frans bij. Veel Nederlanders hebben toch wel het gevoel dat de Fransen hier een keer een koekje van eigen deeg krijgen. Ik heb de Franse variant van ons Hollandse spreekwoord maar niet opgezocht. Alvorens ik inga op de aankoop van het belang in Air France-KLM, zou ik willen ingaan op hoe enkele voorgangers van de huidige minister van Financiën hebben gehandeld ten aanzien van ondernemingen die voor Nederland van groot strategisch belang zijn. De toekomst heeft immers een lang verleden, ook bij het industriebeleid, en ik kan daarover meepraten.

Oud-minister van Financiën Dijsselbloem zegt in een opinieartikel in het Financieele Dagblad van vorige week: "Als het publieke belang in één hand dreigt te komen, dan moet dat in publieke handen zijn." Hij wijst op onvermijdelijke monopolies zoals Schiphol, TenneT, de spoorwegen en de Gasunie, en hij noemt dat stuk voor stuk topbedrijven in volledig publiek eigendom. Graag een reactie van de minister op deze opmerking van zijn voorganger. Hij pleit er ook voor PostNL weer in staatshanden te brengen: beter dan een fusie tussen PostNL en Sandd. Mijn vraag aan deze minister is: gaan de lichten op oranje voor marktwerking? Met andere woorden: niet altijd groen licht voor marktwerking? De minister voor de zorg had zorgen over de thuiszorg, om maar een ander voorbeeld te noemen.

Ik had het over eerdere ministers van Financiën. Oud-VVD-minister van Financiën Zalm wilde in 2006 een minderheidsbelang, maar wel van 49% in Schiphol afstoten. Het is toch goed om dat hier te memoreren; het kan verkeren. De gemeente Amsterdam heeft met een veto die privatisering — gelukkig, zou ik nu zeggen — geblokkeerd. Zalm kon de opbrengst blijkbaar goed gebruiken. Geen visie, wel korte termijn en geldzucht.

Niet lang daarna heeft een andere minister van Financiën, PvdA'er Wouter Bos, lijdzaam toegekeken hoe Nederland een grote bank, ABN AMRO, verkwanselde aan drie musketiers uit het buitenland. Dat was een ontkenning van het publieke belang van ABN AMRO. Ook van dat bedrijf hebben we overigens vrij snel weer een deel teruggekocht. De Nederlandsche Bank en het ministerie van Financiën hadden volgens 50PLUS een zogenaamde verklaring van geen bezwaar, ofwel het groene licht voor de overname, kunnen en moeten weigeren. Dat was een grote en onvergeeflijke blunder. ABN AMRO werd een prooi. De vraag aan de minister is of hij eventueel het weigeren van een verklaring van geen bezwaar ook in de toekomst als een zwaar wapen op zak houdt.

Voorzitter. Wat er gebeurde bij zowel Schiphol aanvankelijk door minister Zalm als door minister Bos bij ABN AMRO noem ik eigenlijk amateurwerk van de bovenste plank en een slechte beurt van het ministerie van Financiën en De Nederlandsche Bank. Ik kan het niet anders zeggen. Het voert te ver in dit korte tijdsbestek uitvoerig in te gaan op wat een goed beleid is ten aanzien van staatsdeelnemingen en behoud van strategische bedrijven en kroonjuwelen in Nederlandse handen. De vraag is altijd welke bedrijven daartoe behoren. Denk aan ASML en Philips. We herinneren ons ook nog goed het tumult in deze Kamer vorig jaar bij Akzo en Unilever die in buitenlandse handen dreigden te vallen.

Voorzitter. Ik kom nu op Air France-KLM. Dit kabinet heeft bij het dossier-Air France-KLM een coherent en weloverwogen beleid gevoerd, dat noodgedwongen na lange en zorgvuldige afweging heeft geleid tot aankoop van eenzelfde belang in Air France-KLM als de Franse staat bezit. Dat kon dit kabinet overigens doen mede door de lange voorbereiding door het vorige kabinet. Dat moet hier echt gezegd worden. Dat heeft de minister overigens ook duidelijk aangegeven. De vraag rijst wel of dit belang niet eerder had moeten worden verworven, hetgeen ook mogelijk was geweest tegen een veel lagere prijs, maar dat is achterafgepraat. Ik vraag de minister wel allereerst in te gaan op de vraag — het is eerder ook al gevraagd vanavond — waarom destijds niet is overwogen om aandelen in de holding te kopen, zoals we in de brief in één zin lezen.

Ik heb verder de volgende vragen aan de minister.

1. Wat vindt de minister van de opvatting van Dijsselbloem — daar komt hij weer — in hetzelfde FD-opinieartikel dat alleen aandelen en geen bestuurlijke afspraken tot samenwerking onvoldoende is? Ook 50PLUS heeft in het schriftelijke vooroverleg gewezen op de beperkte invloed die het pakket biedt. Wij zijn van mening dat meer invloed in de raden van bestuur en commissarissen veel belangrijker is. In die twee raden worden de strategische besluiten genomen en volgens de minister daar in toenemende mate. Als de aankoop van het 14%-belang daartoe een belangrijke bijdrage kan leveren, is er voor 50PLUS sprake van een

geslaagde operatie. De ingreep van Nederland zou ook juist kunnen leiden tot het opgeven van invloed door de Franse staat, want meer staatsinvloed is natuurlijk geen recept voor meer succes van het bedrijf, of deze invloed nu komt van Nederland, van Frankrijk of van beide. Graag een reactie van de minister.

2. Een ander aspect van de governance is de vraag of Nederland weer een deputy CEO in de holding kan krijgen. Laat ik de vraag anders formuleren: hoe wordt de invloed in het bestuur van de holding versterkt? De minister heeft een keuze uit twee vragen om te antwoorden.

3. Kan de minister nog eens uitleggen op welke wijzen door de aankoop invloed en formele zeggenschap in de holding op het hoogste niveau worden verkregen, zoals ik uit de brief lees. Aan het slot van de brief lees ik dat de minister het verwerven van het belang een sluitstuk noemt. Moet ik daaruit afleiden dat hij geen verdere formele zeggenschap in de holding nastreeft? Is het niet eerder het begin, zo is mijn vraag.

4. De brief van de minister blijft vaag over de governance, de staatsgaranties en de strategie van de holding. Hij zegt: wij blijven graag in gesprek. En, zo zeg ik, er komt een werkgroep in juni. Maar welke indicatie of, liever gezegd, garantie hebben wij dat de gesprekken in deze nieuwe fase wel ineens tot resultaten gaan leiden?

5. Kan de minister uitvoerig ingaan — dat is niet in de brief gebeurd en dat begrijp ik, maar dat is een reden temeer om het nu te vragen — op wat er vorige week vrijdag tijdens het uitgebreide lange petit déjeuner is besproken en vooral is afgesproken, en wat er eigenlijk voor resultaten te verwachten zijn? Ik had een beetje de indruk, met name bij de persconferentie, van "bien de se trouver ensemble", als u begrijpt wat ik bedoel. De vraag die ik hier en daar ook hoorde, was: was dit een afgesproken toneelstuk? Zo mag ik het denk ik niet noemen, maar er waren mensen die zich afvroegen of het allemaal afgesproken was zoals dat daar die vrijdagmorgen ging.

Ten slotte nog twee vragen. Heeft u als koopman de Franse collega erop gewezen dat de commerciële en financiële outperformance van KLM tegenover de zwak presterende Air France deze wensen van onze kant toch alleszins rechtvaardigen? De blauwe Nederlandse zwaan vliegt immers beter dan de Franse haan kraait.

Een deel van de staatsgaranties is in 2010 verlopen en een deel is verlengd. Maar die kunnen door Air France-KLM eenzijdig worden opgezegd met een termijn van negen maanden. Is dat eventueel een tijdbom? Het kabinet wil die garanties versterken, is in gesprek en hoopt in de komende periode stappen te zetten. Hoe denkt de minister dit nu beter te realiseren dan voorheen?

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Rooijen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Graus namens de PVV-fractie.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het mag keer op keer heel irritant overkomen, dat "grausen", waar we het net al over hadden, maar ik meen het oprecht: al zou ik nog zo'n hekel aan een politieke partij of een Kamerlid hebben, als blijkt dat een Kamerlid al dertien jaar keer op keer, op keer, op keer, op keer, op keer gelijk krijgt, dan zou er bij mensen toch een keer een belletje moeten gaan rinkelen. Want het kan geen toeval meer zijn dat wat ik voorspel iedere keer uitkomt. Ik heb het net genoemd: de postmarkt, de energiebedrijven, noem allemaal maar op. Ik heb het allemaal genoemd. Het heeft dus niet eens alleen met luchtvaart te maken. Ik vind dat we elkaar wat meer moeten gunnen los van de politieke partij. Ik kijk ook niet wie een motie indient. Ik kijk naar het dictum. Ik kijk naar een verzoek en dan adviseer ik de fractie. Dan kijk ik niet: o, dat is die eikel van die partij; dan doe ik het niet. Zo werkt het gewoon niet. We moeten meer naar de inhoud en het nationaal belang kijken.

In 2016 heb ik inderdaad al de motie-Graus (31936, nr. 360) ingediend. Ik heb altijd gezegd: ga aandelen kopen; ga het vergroten, zeker gelijk aan dat van het Franse deel. Dat haalde het keer op keer niet. Die motie met dat dictum, dat verzoek, haalde het niet. Toen ben ik haar gaan versoften en werd het een soort PVV-light motie. Toen ben ik gaan vragen: laat het onderzoeken. Ik vind het echt heel vreemd dat iedereen die nu plotseling daarvoor is, het toen niet gesteund heeft. Het ging om een onderzoek: "onderzoek de mogelijkheden".

Deze ministers kunnen er niets aan doen — dat wil ik hier ook duidelijk gezegd hebben — maar er werd ook bilateraal gezegd: nee, we gaan er niks mee doen. Dan denk ik: waarom niet? Je hebt toch gewoon bijna een betonplaat voor je hoofd als je toch weet dat het ook kon gebeuren? Ik denk dat het toen voor een heel groot deel ook met partijpolitiek te maken heeft gehad. Als zo'n verzoek vanuit de PVV komt, dan steun je dat gewoon niet graag, want dat had dan heel veel publiciteit gehaald en dat had ons weer heel veel goed gedaan. Dat mag niet. Dat mag niet kunnen.

Nu had het ook eerder gekund, ook bij deze regering, maar door de uitleg van de minister van Financiën begrijp ik het achteraf wel. Ik wil hem overigens complimenteren met hoe hij het verhaal overal heeft gebracht. Ik heb hem gevolgd. Ik vind dat hij het verhaal overal heel goed gebracht heeft en ook duidelijk, voor eenieder begrijpbaar. Ik begrijp ook dat hij soms met de rug tegen de muur stond, ook als het om geheimhouding gaat, om informatiegevoeligheid en dat soort dingen allemaal. Dat begrijp ik. Ik wil hem ermee complimenteren dat hij juist wel heeft gedaan wat de commissie-De Wit heeft gevraagd, want hij heeft de Kamer vooraf geïnformeerd. Dat is destijds bij ABN AMRO niet gebeurd. Dat is achteraf gebeurd. We moeten hier dus niet alleen maar de hele tijd liggen azijn te pissen, want er zijn ook goede dingen gebeurd.

Ik ben daar blij mee. Het was niet tijdig, niet te laat; ik heb het gezegd. Als het kabinet eerder naar de PVV zou hebben geluisterd — de aandelen zijn nu €12,35 per stuk en tijdens het indienen van die motie maar €5,47 — dan was de aanschafprijs van de aandelen geen 741 miljoen geweest maar 328 miljoen. Dan zou de overheid dus 413 miljoen euro hebben bespaard en zou de overheidsschuld nu 413 miljoen euro lager zijn geweest. Dat zijn nogal bedragen, waar wij als Kamer allemaal over hadden moeten waken. Dus ook Kamerleden hebben hier gefaald. We kunnen niet alleen maar altijd alles in vak-K neerleggen. Dat is niet eerlijk. Ook Kamerleden hebben zitten slapen. Met alle respect, zoals

ook bleek bij de commissie-De Wit, er zaten ook dombo's in de Kamer. We moeten niet altijd alleen maar naar de ministers of de regering wijzen. Ik vind dat echt oneerlijk. Ik wil graag een reactie van de minister hierop hebben. Waarom heeft het kabinet niet veel eerder dat aandelenbelang in Air France-KLM verworven? Waarom is er niet eerder naar de PVV geluisterd, zou ik bijna willen zeggen.

Dan kom ik op de invloed en de zeggenschap. De Nederlandse Staat heeft nu een bijna even hoog aandelenbelang in Air France-KLM verworven als de Franse staat, maar de Franse staat heeft nog wel altijd een dubbel zo hoog stemrecht. De Franse staat heeft namelijk 24,4% van de aandelen ten opzichte van de 11,9%, die de Nederlandse Staat heeft. Graag een reactie daarop.

Ook het negentienkoppig bestuur wordt nog altijd gedomineerd door Fransen. Zo telt het bestuur elf Fransen tegenover vier Nederlanders. Betekent dit nu dat Nederland meer bestuursleden zal krijgen? Dat wil ik ook graag aan de minister vragen. Graag een reactie hierop. We kunnen ons nog goed herinneren dat Air France en KLM vorig jaar oktober een openlijk conflict hadden. Ja, er zijn zo veel conflicten geweest. Dat ging toen ook over het bestuur, waarbij onenigheid was over de machtsverdeling. Gaat dat nu anders zijn, vraag ik aan de minister. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat Nederland meer bestuursleden krijgt? En gaat de minister er verder voor zorgen dat Nederland meer stemrecht krijgt? Of is hij van plan om vanaf nu niets te doen, om de Fransen even rust te geven, nu ze weer zo opgefokt hebben gereageerd, en te wachten totdat Nederland ook een dubbel stemrecht krijgt?

Tegen meneer Alkaya van de SP wil ik over die parlementaire enquête zeggen: Ik denk dat we dat veel breder moeten trekken. Ook de verkoop van energiebedrijven is hartstikke fout. We zijn dadelijk afhankelijk van het buitenland; de betaalbaarheid komt in gevaar, de leveringszekerheid van een primaire levensbehoefte als energie komt in gevaar. Ook dat hebben wij toen, alleen met de SP, proberen tegen te houden. Ik denk dat we dat veel breder moeten gaan trekken.

Hoe gaat de minister zorgen voor de borging van de gemaakte afspraken uit 2015? Daarover heeft de heer Dijkstra van de VVD ook nog een aangenomen motie liggen, die ik zelf nog heb gesteund: geen overheveling van banen, divisies en de kas, en borging van de staatsgaranties. Doe me een lol, vraag ik aan de minister: laten we ons niet, en dat heb ik vaker gezegd, onze goede oer-Hollandse — met "sch" — kaas van dat kurkdroge Franse stokbrood laten vreten! We moeten ons gewoon niet in de nek laten zitten door die Fransen, want dat hangt me echt tot hier allemaal.

Ik wil toch ook eindigen met een compliment aan KLM. Ik vind KLM, samen met Coca-Cola en Michelin, een topbedrijf. Ja, ook Michelin. Qua marketing en qua logo's en alles vind ik dat prachtige bedrijven, en onze KLM zeker.

De **voorzitter**:
U mag geen gratis reclame maken.

De heer **Graus** (PVV):
Maar ik mag dat toch wel doen hier? Ik noem bewust ook nog een paar andere bedrijven, want anders verwijten ze me straks weer dat ik een Hollandse kaaskop ben. KLM is al veertien jaar lang —- dat wil ik ook tegen meneer Van Raan zeggen; ik weet trouwens niet hoeveel huisjes mevrouw Thieme al bij elkaar heeft gevlogen voor KLM — een van de meest duurzame airlines wereldwijd. Twaalf keer zijn ze nummer één geworden. En wij proberen ze hier ook nog af te straffen. Ik ben trots op KLM. Dat is een van de beste airlines wereldwijd, los van alle nationale, sociaal-maatschappelijke en financieel-economische belangen die de Siamese tweeling KLM en Schiphol hebben.

Mevrouw de voorzitter, hier ga ik het bij laten. Ik ga ervan uit dat de minister alles netjes gaat beantwoorden. Dan zijn we weer tevreden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Graus. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ronnes namens het CDA.

De heer **Ronnes** (CDA):
Voorzitter. Hoewel mijn fractie vanzelfsprekend ook vragen heeft over de aankoop van de aandelen Air France-KLM door de Nederlandse Staat, wil ik toch mijn complimenten uitspreken aan de bewindslieden, mevrouw Van Nieuwenhuizen en minister Hoekstra, voor dit huzarenstukje dat ze in het geheim voorbereid hebben en succesvol hebben volbracht.

De wijze waarop de procedure is doorlopen en uiteindelijk in korte tijd het beoogde belang is veiliggesteld, getuigt van een nauwgezette en gedegen voorbereiding. Complimenten daarvoor dus. Dat ten aanzien van de procedure.

Ik ben ook positief ten aanzien van de rol van de overheid hierin. Uit verschillende rapporten blijkt de belangrijke bijdrage die Schiphol en KLM leveren aan de Nederlandse economie. Alleen al de luchtvaart en de luchthavenactiviteiten op en rond Schiphol zijn goed voor een toegevoegde waarde van 9 miljard euro en 113.000 banen, zo werd in 2013 geschat. Het belang van KLM voor de hubfunctie van Schiphol is meermaals bevestigd. Daarom begrijpt de CDA-fractie ook goed het ongemak dat de laatste jaren is ontstaan, toen de belangrijkste besluiten die ook KLM aangingen op het niveau van de holding werden genomen. De regering van Nederland had daarbij het nakijken. Door de aandelen in Air France-KLM te kopen en daarmee ook een plek aan tafel te bemachtigen, laat dit kabinet zien dat het opkomt voor de belangen van Nederland en van alle Nederlanders.

Voorzitter. Dat roept ook enkele vragen bij mij op over de toekomst. Wat betekent dit voor de vraag of de overheid vaker de markt moet betreden of moet ingrijpen als het fout dreigt te gaan? Voor het CDA is de vrije markt nooit heilig geweest. De afgelopen decennia hebben we de uitwassen van de ongebreidelde marktwerking gezien, bijvoorbeeld in de zorg, zoals vorige week terecht is aangestipt door minister De Jonge van Volksgezondheid. Het deed mij ook denken aan de motie die ik naar aanleiding van het gesteggel over URENCO heb ingediend. Ik deed daarin de oproep om uit te zoeken of er een meerderheidsbelang in URENCO kon worden verworven, om zo onze belangen te borgen. Deelt de minister mijn analyse dat de overheid in

dit soort scenario's een actievere rol kan gaan spelen indien dat in het Nederlandse belang is, of moet ik de aankoop van de Air France-KLM echt zien als iets eenmaligs?

De heer **Alkaya** (SP):
Het is toch wel echt mooi dat het CDA een beetje zijn anti-kapitalistische kant laat zien en ook pleit voor meer overheidsingrijpen in sectoren waar het publieke belang echt in gevaar komt. De zorg geeft u zelf als voorbeeld, in navolging van minister De Jonge, die daar vorige week wat over heeft gezegd. Wat vindt het CDA dan van de manier waarop dit is bekostigd? Hoe zouden we dat dan in de toekomst moeten gebruiken? Want we zien bijvoorbeeld ook dat ziekenhuizen omvallen en dat het onderwijs behoefte heeft aan geld. Elke keer als de SP dan met voorstellen komt, kijken andere partijen ons aan alsof we op water lopen, want waar is de dekking? Maar als een dergelijk publiek belang zoals nu bij Schiphol in gevaar komt, dan is er blijkbaar wel geld. Dan kunnen we dus geld aantrekken van de markt en gewoon zo'n investering in het publieke belang doen. Kan dat ook in andere sectoren?

De heer **Ronnes** (CDA):
Dat kan. Ik gaf net het voorbeeld van de motie over URENCO, die wij volgens mij samen met uw partij, met de SP, hebben ingediend. Wij vragen de regering daarin om ook goed te kijken naar die belangen en om de vraag of het niet toch slim is om ooit een aandeel in URENCO te verwerven, goed te bestuderen. Dus ja, er zijn voorbeelden te noemen, maar voor het CDA is het aankopen van een belang niet het doel. Het doel is dat je de belangen van de Nederlanders verdedigt en behartigt. Op het moment dat het aankopen van aandelen de beste oplossing is, dan doe je dat, maar dat weeg je wel per keer af. Het is geen algemeen streven om dat altijd in alle gevallen maar te doen.

De heer **Alkaya** (SP):
Nee, je moet het ook niet altijd in alle gevallen doen, maar het CDA deed het nooit, in geen van de gevallen. Toen ziekenhuizen omvielen en de marktwerking in de zorg juist geïntroduceerd werd, stond het CDA ook in de frontlinie. Mag ik dit afmaken, voorzitter?

De **voorzitter**:
Ja, ja. Gaat u verder.

De heer **Alkaya** (SP):
Daarom vind ik dit toch wel hoopgevend. Ik wil de heer Ronnes een compliment geven. Het staat genoteerd: op het moment dat het publiek belang in gevaar komt, zijn het dus niet meer de begrotingsregels waar we ons aan moeten houden. Dan hoeven we dus niet meer te bezuinigen op onderwijs om te kunnen investeren in de zorg. Blijkbaar is het op dit moment, in een tijd waarin geld in de markt bijna gratis is, mogelijk om geld van de markt aan te trekken en te investeren in de publieke zaak. Ik zou zo graag willen dat het CDA dat dan ook iets vaker zou doen.

De heer **Ronnes** (CDA):
Ik wil nog even reageren op het punt dat het CDA dat vaker zou moeten doen. Het gaat ons er niet om dat we meer staatsdeelnemingen inkopen, puur om de belangen te vergroten. Het gaat ons erom dat het echt een doel dient. Op het moment dat het dat doel dient, zijn wij daarvoor te vinden. De heer Alkaya zegt nu: goed te horen dat het CDA er zo in zit. Ik wil wel eventjes aangeven dat bijvoorbeeld Martijn van Helvert al in 2015 namens het CDA heeft gezegd dat wij best voorstander zijn van het aankopen van aandelen in Air France-KLM. Het is dus niet iets van gisteren.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Op hetzelfde punt. Ik heb het gevoel dat de heer Ronnes van het CDA een stap overslaat. Ik ben blij met zijn verhaal dat de markt niet heilig is en dat we moeten kijken wat nodig is om publieke belangen te dienen. Daar kan een rol voor de overheid in zitten. Maar mijn belangrijkste vraag in dit debat, en eigenlijk wel breder over marktwerking en de rol van de overheid, is: wat is nou eigenlijk de definitie van het "publieke belang"? Wat is volgens de heer Ronnes in dit geval het publieke belang geweest?

De heer **Ronnes** (CDA):
De vraag is hoe je als Nederlandse staat de belangen op een goede manier kunt behartigen als je ziet dat de positie van KLM en Schiphol in gevaar komt doordat afspraken die in het verleden zijn gemaakt, niet meer adequaat worden toegepast. De minister heeft in zijn brief uitgebreid aangegeven welke opties er allemaal de revue gepasseerd zijn. Hij heeft ook aangegeven hoe alternatieve wegen bewandeld zijn in het verleden. Dat heeft niet tot resultaat geleid. Daarom is gekozen voor deze optie.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat antwoord stelt me dan toch weer enigszins teleur, want volgens mij gaat het nu weer, net zoals bij de VVD, om puur economische belangen, zowel bedrijfseconomische belangen bij KLM en bij Schiphol als daarmee dus ook om de macro-economische belangen. Dat terwijl volgens mij het debat ook gaat over de omwonenden van Schiphol of de klimaat- en milieugrenzen. De minister van Financiën zal het interessant vinden: ik heb nog eens even het rapport van Roel Kuiper erbij gehaald; het parlementaire onderzoek in de Eerste Kamer. Hij legt de vinger op de zere plek. Dat is dat er zowel bij privatisering als bij verzelfstandiging nu in omgekeerde richting niet duidelijk is wat precies de definitie is van het publieke belang en wat de invloed is van maatregelen van de regering, van de Staat op burgers of op de omwonenden van Schiphol. Volgens mij moet dat wel eerst opgelost worden.

De heer **Ronnes** (CDA):
Wij kunnen er een hele uitgebreide discussie over voeren. Als het gaat om de duurzaamheidsdiscussie, kan ik zeggen dat het CDA in elk geval zelf het voorstel heeft gedaan om bijvoorbeeld op Schiphol te gaan werken met biokerosine. Volgens mij komt de minister daar binnenkort met een rapport over naar de Kamer. Het is echt niet zo dat we dat helemaal niet belangrijk vinden, maar bij deze keuze ging het toch echt om de economische gevolgen voor Nederland als dit fout gaat in de toekomst. Om die positie op een zo degelijk mogelijke manier neer te zetten en om die sterke positie te krijgen is ervoor gekozen om op deze manier de aandelen te verwerven.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Tot slot. Dan is dus de conclusie dat deze maatregel van het kabinet volgens het CDA geen enkele betekenis heeft voor de Nederlandse luchtvaart en het binnen de grenzen blijven van milieu en klimaat. Dat heeft er volgens het CDA dus niks mee te maken. Dat stelt me teleur.

De heer **Ronnes** (CDA):
Het is een impliciet gevolg dat het er wel iets mee te maken heeft, want de positie die Nederland krijgt binnen Air France is sterker geworden. Dat geldt dus voor het hele spectrum. Wij sluiten dat niet uit. Maar als je kijkt waarom deze zet nu zo belangrijk is, is dat toch echt om die belangen van Schiphol en KLM veilig te stellen.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
In deze context past misschien de vraag of het op de lange termijn in het belang van klimaat en milieu is om nog serieus en dieper te gaan kijken naar een variant van de luchthaven Schiphol op zee. Wat vindt u daarvan? Moet je in deze discussie niet alleen kijken naar Schiphol zoals het er nu is, met alle beperkingen die hier al genoemd zijn, maar is het ook niet een goed idee om ook te kijken naar de variant van Schiphol op zee om die problemen op de lange termijn te verlichten?

De heer **Ronnes** (CDA):
Het is heel interessant welke opties hier vanavond allemaal voorbijkomen. Ik denk dat het helemaal bezijden het debat is dat we vanavond hebben. Het is niet zo dat het CDA op dit moment kiest voor een vliegveld op zee.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Dat was mijn vraag niet. Als u op de lange termijn kijkt — het is ook een langetermijnvraag — vindt u dan niet dat dat onderzocht moet worden? Meer vroeg ik niet. Mijn fractie heeft dat met D66 de afgelopen maanden steeds gedaan. Ik heb van minister Van Nieuwenhuizen ook al gehoord dat ze dat toch wel iets vindt om naar te kijken. Vindt u dat ook?

De **voorzitter**:
Dat is een andere discussie, zeg ik tegen de heer Van Rooijen. Echt waar. Het zijn overigens ook vaak andere woordvoerders.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Het gaat over Schiphol, voorzitter!

De heer **Ronnes** (CDA):
Ik denk dat de voorzitter daarin een goed signaal geeft: het is op dit moment bezijden de discussie. We kunnen een hele lijst maken met zaken waarvan we iets vinden en waarvan we zouden zeggen: goed, misschien zouden we dat mee kunnen nemen. Maar dat is vanavond niet aan de orde. Vanavond is de aankoop van de aandelen aan de orde.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Ronnes** (CDA):
Voorzitter. Dan heb ik nog een enkele vraag over de gevolgde procedure omtrent het informeren van de Kamer. Er is gekozen voor een informatieprotocol niet-bancaire instellingen, waarvan op enkele punten is afgeweken vanwege de koersgevoeligheid van informatie. Dit lijkt mij de juiste gang van zaken. Wel heb ik de vraag aan de minister of de huidige beschikbare procedures in zijn ogen voldoende zijn om in voorkomende gevallen te handelen als het gaat om het nationaal belang van vitale sectoren. Moeten wij er als Kamer met het kabinet afspraken over maken hoe we in het vervolg met dat soort zaken omgaan, of zijn de huidige gereedschappen daarvoor genoeg? En is het nodig om een informatieprotocol te maken voor situaties waarin geen sprake is van een crisissituatie, maar uit strategische overwegingen aandelen worden gekocht? Dat is een voorbeeld.

Tot slot lees ik in de schriftelijke antwoorden dat de minister de brief en de incidentele suppletoire begroting vond gelden als verantwoordingsmemorandum. De schriftelijke ronde levert echter een uitgebreider beeld op dan uit de brief bleek. Waarom was de uitgebreide gang van zaken en de gevolgde werkwijze geen onderdeel van de brief?

Voorzitter. Ten aanzien van wat dit betekent voor de positie van Nederland in Air France-KLM constateer ik dat we de resultaten van de werkgroep die door Nederland en Frankrijk in het leven is geroepen moeten afwachten. Hopelijk komen daar gedragen besluiten uit voort. Heeft de minister er al over nagedacht wat er dient te gebeuren als deze werkgroep niet tot overeenstemming komt?

Tot slot wil ik een compliment uitdelen aan ABN AMRO ten aanzien van de aankoop en het in hele korte tijd verwerven van een aanzienlijk belang. Uit de brieven en reconstructies blijkt hoe nauw dit allemaal luisterde. Als het niet binnen het korte tijdsbestek was gelukt, had de operatie in duigen kunnen vallen. Dat het in zo'n korte tijd is gelukt, verdient lof.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Je kunt merken dat het carnaval nog gaande is, want de polonaise houdt niet op bij het CDA. Maar ik wou haar niet verstoren, dus ik dacht: ik wacht tot het einde. Ik wil de heer Ronnes graag vragen wat deze koerswending van het CDA — we hebben vicepremier De Jonge gezien, en we horen nu echt een lofzang op de heer Hoekstra — betekent voor andere sectoren in de samenleving, bijvoorbeeld de Volksbank. Dat valt ook binnen uw woordvoerderschap, dus dat is dichtbij. Zegt u nu ook: die moet niet naar de beurs; dat past eigenlijk niet meer bij deze tijd en bij de visie van het CDA op de samenleving?

De heer **Ronnes** (CDA):
Zoals ik in eerdere debatten al heb aangegeven, sluiten we niets uit, maar ik geef daarop eigenlijk hetzelfde antwoord als ik net aan de heer Alkaya gaf. Het bij de overheid houden is geen doel op zich. Het doel is om de Nederlandse bevolking en Nederland als geheel het beste te dienen. Daarop

moet je je keuze baseren. Ik denk dus dat het niet goed is om de vraag die voorligt over de aandelenaankoop bij Air France-KLM als een soort blauwdruk te gebruiken en te zeggen dat je dat overal maar moet doen. Maar nogmaals, het CDA staat er zeker voor open om daar heel breed naar te kijken.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik denk dat niemand, zeker de PvdA niet, het als blauwdruk zou willen zien om overal 14% deelneming te nemen en dan maar te hopen dat het goed komt met de invloed. Dat verschilt natuurlijk per casus. Maar de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid en eerder de commissie-Wijffels hebben echt wel gezegd: allemaal banken beursgenoteerd maken, dat moeten we niet weer doen als samenleving. Als ik het CDA zo proef, lijkt het toch alsof daar bijvoorbeeld ten aanzien van de Volksbank echt wel een ander geluid klinkt dan bijvoorbeeld bij de VVD.

De heer **Ronnes** (CDA):
Ik wil wel verder een inhoudelijk debat met u voeren over de vraag of je banken wel of niet moet privatiseren. Ik heb u alleen geantwoord dat de opties breed openstaan. Daarover kan ik op dit moment verder niets meer zeggen.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya, u heeft een andere vraag?

De heer **Alkaya** (SP):
Ja, voorzitter, ik heb zeker een andere vraag. Ik ben toch echt wel hoopvol over het CDA. Ik heb een initiatiefnota ingediend over de publieke bank. Daarvan heeft het CDA ook nog niet gezegd dat we dat wel of niet moeten doen. Daar kijken ze dus ook met een open blik naar. Ook de uitspraken over marktwerking in de zorg en de opstelling van vandaag zijn hoopgevend voor de toekomst. Ik hoop dat dat standhoudt. Maar we kunnen achteruit kijkend toch echt wel constateren dat de Nederlandse Staat in 2003 geen aandeelbelang heeft genomen in de holding Air France-KLM. Vindt het CDA dan ook dat we terugkijkend de onderste steen boven moeten krijgen met betrekking tot die fout en de vraag waarom dat niet is gebeurd?

De heer **Ronnes** (CDA):
We kunnen terugkijken, maar we zijn al heel lang bezig om de positie van Nederland ten opzichte van Air France-KLM en met name KLM en Schiphol sterker te krijgen. Dan kunnen we terugkijken naar 2003, maar volgens mij moet de vraag juist zijn: hoe kunnen we huidige positie versterken richting de toekomst?

De **voorzitter**:
De heer Alkaya, tot slot.

De heer **Alkaya** (SP):
Eens, maar om dat goed te kunnen doen moeten we toch echt wel kunnen kijken welke fouten er in 2003 zijn gemaakt. Het kabinet geeft aan dat toen niet eens overwogen is om een aandeelhoudersbelang in de holding te nemen. Dat gebeurt nu, jaren later, toch. Hadden we dat maar in 2003 gedaan. Is het CDA het met mij eens dat we op zijn minst een parlementair onderzoek kunnen doen om te kijken welke fouten toen zijn gemaakt, zodat we daar nu van kunnen leren om het in de toekomst anders te doen? Dat stelt het CDA hier nu ook voor.

De heer **Ronnes** (CDA):
Wat we op dit moment moeten doen, is kijken hoe we de positie van Nederland, van de Nederlandse burgers, kunnen versterken als het gaat om het belang van Schiphol en KLM. Dat ligt voor mij in de toekomst en niet in 2003.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Ronnes. Dan geef ik nu het woord aan de heer Sneller namens D66.

□

De heer **Sneller** (D66):
Dank, voorzitter. Vorige week verrasten deze ministers vriend en vijand met hun persconferentie over de heimelijke aankoop van 60 miljoen aandelen Air France-KLM. Een noodgreep! Een noodgreep van 744 miljoen om bepaalde publieke belangen veilig te stellen. Het is goed dat het kabinet vanavond, de eerste dag na het krokusreces, daarover verantwoording aflegt, openbaar. Want de woordvoerders staatsdeelnemingen, waarvan er hier veel zitten, werden op 19 februari in een vertrouwelijk gesprek al verrast door de minister van Financiën. Die mededeling mochten wij met niemand anders delen, ook niet met onze fractievoorzitters. Ik begrijp die vertrouwelijkheid gezien de koersgevoeligheid. Maar het informatieprotocol — daar werd al een aantal keer naar verwezen — opgesteld naar aanleiding van de commissie-De Wit, dat het kabinet vervolgens leende, wilde de parlementaire controle vooraf juist expliciet verzekeren. Kan de minister daarom toelichten waarom hij het riskante precedent schepte door dat protocol bij de eerste toepassing eenzijdig te wijzigen?

Vandaag wil ik kort terugkijken en helderheid krijgen over de exacte argumentatie van het kabinet over deze aankoop en de vervolgstappen die daarbij horen. Vorig jaar nog vond het kabinet de aankoop van aandelen Air France-KLM onnodig. De gesprekken met de Fransen waren constructief en volop gaande. Kan de minister zijn tournure op dit punt toelichten? Waarom moest dit nú? Had het ook vorig of volgend jaar kunnen gebeuren?

Om toekomstige stappen goed te kunnen beoordelen, is het belangrijk om te weten hoe het kabinet de Nederlandse strategie uit 2003 en, misschien nog belangrijker, die uit 2010 beoordeelt. Wat hadden we toen anders kunnen doen om deze stap nu te voorkomen? Daarbij hoor ik ook graag hoe het kabinet het publieke belang dat de aankoop van aandelen rechtvaardigt, precies definieert. Want een nauwkeurige omschrijving daarvan is belangrijk om als Kamer het vertrouwen te hebben dat dit echt een unieke actie was, zoals de ministers schrijven. Het publieke belang van KLM en Schiphol worden door het kabinet in de argumentatie wel erg makkelijk als een en hetzelfde behandeld, vind ik. Kan de minister die twee belangen wat meer uiteenrafelen voor ons en toelichten hoe die zich ten opzichte van elkaar verhouden? Want als die belangen misschien niet

meer synchroon maar tegengesteld zijn in de toekomst, is het belangrijk om dat te weten om te kunnen bepalen wat er prioriteit krijgt.

Voorzitter. Het duidelijke beeld van het publieke belang is ook nodig om te beoordelen wanneer het middel, deze staatsdeelneming, zijn doel bereikt heeft. Ik begrijp het kabinet zo dat het hoofddoel is om de uitstekende hubpositie van Schiphol te borgen. Air France kon deze eenzijdig opzeggen en daarmee was deze kwetsbaar. Gezien de voorgeschiedenis snap ik dat een gelijkwaardige positie noodzakelijk was om dit belang nu veilig te stellen. Daarom vind ik de aankoop een begrijpelijke stap. Maar vijftien jaar lang — tot een paar weken geleden, althans publiekelijk — had het kabinet een streefbeeld waarin we die zekerheid zouden krijgen zonder aandeelhouder te zijn, maar bijvoorbeeld met staatsgaranties en andere contracten op zak. Uiteindelijk ziet D66 ook liever een Air France-KLM zonder landen als aandeelhouders. Mijn vraag is dus: wat is de exitstrategie van het kabinet?

Voorzitter. Dan de gelijkwaardige positie. Krijgen we nu echt — of over twee jaar aangezien de wet-Florange is aangenomen — precies dezelfde rechten als Frankrijk? Krijgen we naast een regeringsvertegenwoordiger ook die twee bestuurszetels in de Board of Directors? De minister schrijft in zijn brief dat hij een actieve aandeelhouder wil zijn, niet passief, niet activistisch, maar actief. Het klinkt heel nobel, maar het is volgens mij wel een heel dun lijntje. Hij wil wel meepraten over de strategie van de holding en de beloning van het bestuur, maar geen eisen stellen aan de verduurzaming van de onderneming. Met deze actieve spagaat proberen we volgens mij straks alle 150 in de cockpit van de onderneming te kruipen, en dat is juist een van de redenen waarom staatsdeelnemingen gevaarlijk zijn. Hoe gaat de minister dit managen?

Dan de eerste concrete stap, die volgens mij symbool zal staan voor de invulling van dat aandeelhouderschap, namelijk: wat is het profiel van onze regeringscommissaris? De termijn van de huidige die er zit namens Nederland, loopt in mei af. Wordt zijn opvolger, of degene die we daarvoor zoeken, iemand die bijdraagt aan een concurrerend bedrijf, of primair een belangenbehartiger van Nederland?

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik vond het wel goed gezegd door de heer Sneller: het is een heel dun lijntje van actief aandeelhouderschap. Ik zou haast zeggen: er zit geen lijn in. Daar vrees ik een beetje voor. Ik ben ervoor dat de Staat, als hij aandelen heeft, zijn invloed ook gebruikt. Dat weet u ook van mij bij ABN. Ik vind dat we minder rendementen moeten eisen. Wat vindt de heer Sneller? Moet er gebruik worden gemaakt van die positie om bijvoorbeeld richting te geven aan de duurzaamheid? Die is toch ook belangrijk. Dat is echt de kernvraag voor zo'n bedrijf.

De heer **Sneller** (D66):
Ik wil graag weten wat de primaire doelstelling is. Volgens mij moet je de manier waarop je het aandeelhouderschap vervolgens vormgeeft, daarmee in lijn laten zijn. Dat vind ik vooralsnog te onduidelijk.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

De heer **Sneller** (D66):
Ten slotte, voorzitter, een heel korte duik in de parlementaire geschiedenis. Het trauma van de RSV-enquête is volgens mij inmiddels verwerkt, maar welke lessen neemt de minister daarvan mee? We hebben de afgelopen vijftien jaar gezien dat de luchtvaartmarkt volop in ontwikkeling is en dat het lot van Air France en KLM, tegenover elkaar en ten opzichte van elkaar, erg veranderlijk kan zijn. Dus wie weet hoe het bedrijf er over tien jaar voorstaat. Waar trekt de overheid dan de streep? Hoe bewaken we die lijn gezamenlijk? Maar beter is het natuurlijk als deze ministers de komende tijd onze publieke belangen veiligstellen, zodat de woordvoerders staatsdeelnemingen weer op het ministerie van Financiën kunnen worden uitgenodigd voor een vertrouwelijke briefing en zij vervolgens hun fractievoorzitters kunnen bellen om het goede nieuws te vertellen: de aandelen Air France-KLM worden weer verkocht.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Sneller. Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer namens de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):
"Een goede zet van het kabinet om een belang in Air France-KLM te nemen. Het publieke belang van KLM annex Schiphol is te groot om als het erop aankomt over te laten aan de Fransen." Dat was mijn tweet vorige week en zo sta ik er nog steeds in. Maar goed, een overheidsinvestering van 744 miljoen met zo'n beperkte tekst afdoen, vind ik geen recht doen aan hetgeen de afgelopen week gepasseerd is. Dus toch een paar woorden meer, maar de zes minuten zal ik niet volmaken, voorzitter. Geen zorg.

Ik denk dat we wel kunnen stellen dat bijna heel Nederland, behalve degenen die geïnformeerd waren, verrast was door de plotselinge aankoop van een fors aandelenbelang in Air France-KLM. Dat hebben anderen eerder ook gesteld. Niet alleen in Nederland, maar ook in Frankrijk, zo hebben we de afgelopen dagen gemerkt, was men verrast. De SGP vindt het een hele goede zet om voor 14% aandelen in Air France-KLM te nemen, want het publieke belang is gewoon groot. Laat ik dat helder nog een keer neerzetten. De cijfers zijn in de beantwoording van de schriftelijke vragen ook keurig op een rijtje gezet. Het gaat om 113.000 banen. Het gaat om een toegevoegde waarde van 9 miljard, een gunstig vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid. Dus wat dat betreft is het heel erg goed.

De VVD refereerde er zelf eerder al aan: we hebben de VVD de afgelopen maanden vaak gehoord over Nederland als een Delfts blauw vaasje, een kwetsbaar en broos bezit. Vandaag hebben we het niet over dat Delfts blauwe vaasje, maar, zoals de heer Van der Linde aangaf, over dat Delfts blauwe huisje, het statussymbool van KLM. Ook daarvoor geldt: laten we er zuinig op zijn. Want als je het uit je vingers laat glippen, ligt het gewoon aan diggelen. Het feit dat we in het verleden KLM uit handen hebben gegeven — vanuit begrijpelijke overwegingen — brengt wel risico's met zich mee. De grote vraag is natuurlijk of de Nederlandse belan-

gen voldoende worden beschermd door het nu gekochte aandelenpakket. 744 miljoen euro is veel geld, maar we hebben het nog steeds maar over 14% van de aandelen. Als je daar gewoon getalsmatig naar kijkt, is dat een percentage waarmee Nederland nog makkelijk buitenspel gezet kan worden. Mijn vraag is of de minister daar ook nog wat dieper op in kan gaan.

En zijn er andere opties overwogen? Ik begrijp zelf best dat het niet kan, maar ik denk dat het wel goed is om het hier ook nog een keer nadrukkelijk in de zaal terug te laten komen: is het bijvoorbeeld ook overwogen om KLM terug te kopen? Ik denk dat het goed is om daar publiekelijk op in te gaan.

Voorzitter. In de beantwoording van de schriftelijke vragen wordt gesproken over staatsgaranties die eenzijdig opgezegd kunnen worden met een termijn van negen maanden. Mijn vraag is of er door deze aankoop extra waarborgen of instrumenten zijn om die Nederlandse belangen, verdergaand dan die termijn van negen maanden, te beschermen en te borgen. Ik hoor daar graag iets meer over van de ministers.

Voorzitter. Het is vandaag al vaker gezegd: het is opvallend dat we spreken over een "staatsinterventie", terwijl de afgelopen decennia privatisering eigenlijk de klok sloeg. We hebben recent natuurlijk wel staatsdeelnames gehad tijdens de kredietcrisis in de bankensector, maar dat was eigenlijk toch wel van een hele andere orde. Mijn vraag is dus ook: als we naar deze staatsdeelname, deze staatsinterventie, deze staatsinvestering kijken, hoe kijkt het kabinet dan aan tegen eventuele andere staatsdeelnames? Is dit echt uniek? Of kan dit in de toekomst vaker voorkomen?

En is het de bedoeling om de staatsdeelname in Air France-KLM vast te houden, of om die over enige tijd ook weer af te bouwen? Wat voor scenario's zijn er? En hebben we, zoals D66 volgens mij zonet ook benoemde, ook een eventuele exitstrategie voor ogen?

Voorzitter. Dan wil ik heel kort even reageren op wat de heer Graus aangaf — die tijd heb ik nog wel. Ik ben toch even nagegaan waarom wij destijds de PVV niet gesteund hebben bij iets wat in mijn ogen toch heel logisch lijkt, namelijk een onderzoek naar wat nu eigenlijk ook daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Nou, ik heb mijn voorganger geappt, en hij zei: "Weet je? We hebben die briljantie van de PVV, en specifiek van de heer Graus, gewoon niet onderkend." Zelfs hoogleraren hebben dat laten schieten, dus we hadden dat destijds misschien gewoon moeten doen. Maar ach, achteraf kijk je er altijd weer anders tegen aan. Dus met wat er vanavond gebeurd is, heeft u misschien toch wel een beetje gelijk gekregen, meneer Graus.

Voorzitter. Nogmaals, wij als SGP vinden dit een krachtig signaal vanuit de overheid dat publieke belangen worden behartigd. En als de staatsdeelname daarvoor de beste route is, zoals nu blijkt, dan moet het maar die route zijn. Maar we hopen in ieder geval met deze staatsdeelname dat KLM en Schiphol op deze manier in Nederland blijven staan als een stevig huis op een stevig fundament.

Ik dank u wel.

Ik heb iets uitgelokt bij de heer Graus, geloof ik!

De heer **Graus** (PVV):
Bedankt voor de complimenten, maar het gaat nou juist om het volgende. Ik ken zo veel hoogleraren die er gewoon faliekant naast zitten. Dat bleek toen ook met de commissie-De Wit. Je hebt altijd dat een deel van de hoogleraren dát zegt en een ander deel zegt zus en zo. Je moet vaak ook gewoon op je gevoel afgaan, en daar hoef je niet voor gestudeerd te hebben. Sommige mensen hebben gewoon het gevoel iets te kunnen voorspellen of kunnen aanvoelen dat iets fout gaat. Dat heeft niet altijd met een studie te maken. Ik heb daar altijd een hekel aan. Mijn vader heeft zes jaar lagere school gehad, en voor de rest niks. Maar hij was een van de beste directeuren. Van heel veel ideeën die hij als directeur — hij heeft zich helemaal opgewerkt — heeft uitgewerkt, bleek naderhand dat andere bedrijven dat overnamen, terwijl die man helemaal niets gestudeerd had. Hij zei altijd: "Weet je wat het is met de economen en doctorandussen? Die kunnen je morgen zeggen wat ze eergisteren fout hebben gedaan." We moeten niet altijd zo naar die titels kijken. Echt niet.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het was geen vraag, maar ik ben het helemaal met de heer Graus eens: je moet het over het algemeen met gezond boerenverstand doen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Kuzu namens DENK.

De heer **Kuzu** (DENK):
Voorzitter, dank u wel. Vorige week sloeg minister Hoekstra zijn politieke slag. Eindelijk ontfermde hij zich over de publieke belangen van de Nederlandse luchtvaart. Naast het belang van 5,9% in KLM krijgt de Nederlandse Staat nu een belang van 14% in de holding Air France-KLM. Ruim 740 miljoen euro belastinggeld was daarvoor nodig.

Voorzitter. De eerste vraag. Het had anders kunnen lopen als de voorganger van deze minister anders had gehandeld. Al in 2015 en 2017 overwoog het kabinet immers om aandelen te nemen in de holding Air France-KLM. Omdat dat de herbenoeming van de PvdA-minister Jeroen Dijsselbloem als voorzitter van de eurogroep in gevaar kon brengen, ging dat niet door, zo vernemen wij. De fractie van DENK wil dat hier meer duidelijkheid over komt. Kan de minister uitleggen waarom er toen, waarschijnlijk voor een veel lager bedrag, geen belang werd genomen in Air France-KLM? Ging het persoonlijke belang van die PvdA-minister toen boven het publieke belang van Nederland? Waarom werd toen het Nederlandse publieke belang verkwanseld in ruil voor het pluche?

Nu we als Nederlandse Staat toch actief aandelen opkopen ...

De heer **Sneller** (D66):
Ik heb hier verder zelf part noch deel aan, maar moet dit nou, meneer Kuzu?

De heer **Kuzu** (DENK):
Bepaalt u dat, meneer Sneller?

De heer **Sneller** (D66):
Nee, ik vraag het aan u, meneer Kuzu.

De heer **Kuzu** (DENK):
En ik vraag het aan u, meneer Sneller.

De **voorzitter**:
Wat is de vraag, meneer Sneller?

De heer **Sneller** (D66):
De vraag is of deze persoonlijke verdachtmakingen van iemand die zich hier niet kan verdedigen nou moeten als de vraag ook al schriftelijk gesteld is en expliciet beantwoord is met "dat was niet aan de orde".

De heer **Kuzu** (DENK):
Het is in ieder geval belangrijk dat mensen hiervan op de hoogte zijn. Niet iedereen is, net als de heer Sneller, zo ijverig om die paginalange antwoorden door te nemen. Ik vind het een hele relevante vraag. Het heeft de belastingbetaler misschien honderden miljoenen euro's extra gekost omdat we het op dit moment hebben gedaan en niet een aantal jaar geleden. Daarmee is het een hele terechte vraag. Ik snap eigenlijk niet waarom de heer Sneller hier zo'n aanstoot aan neemt.

De heer **Sneller** (D66):
De heer Kuzu snapt het volgens mij best wel. Hij heeft zelf wel, neem ik aan, het verslag van dat schriftelijk overleg gelezen. Het zou hem sieren om gewoon te benoemen dat die vraag daarin al beantwoord is en om de verdachtmaking niet hier te herhalen.

De heer **Kuzu** (DENK):
Ik had gehoopt dat de heer Sneller zich, toen dit nieuws naar buiten kwam, op dezelfde adequate wijze zo ferm zou hebben uitgesproken, maar ja, op dat moment durfde hij het waarschijnlijk niet; maar dat is voor zijn rekening.

Ik hervat mijn betoog, voorzitter. Is de minister, nu we als Nederlandse Staat toch actief aandelen kopen, bereid om bijvoorbeeld een staatsaandeel te nemen in de fusiecombinatie PostNL-Sandd? De Nederlandse postmarkt dreigt nu omgevormd te worden tot een privaat monopolie. Daarin kan het belang van de private aandeelhouders al heel snel op gespannen voet komen te staan met de publieke belangen van zorgvuldige en frequente postbezorging tegen redelijke tarieven. Graag een reactie van de minister.

Is de minister bijvoorbeeld bereid om een staatsaandeel te nemen in het duurzame-energiebedrijf Eneco? Het moge duidelijk zijn dat als Eneco in handen komt van Shell, de moeder aller multinationals, het snel gedaan zal zijn met de duurzame-energiestrategie. Shell helpt niet, en dan wordt de energietransitie nog duurder doordat er meer subsidies uitgegeven zullen moeten worden om de doelstellingen te halen.

Voorzitter. De koop van aandelen Air France-KLM was een bliksemactie. Als het kabinet zo voortvarend te werk kan gaan, kan dat dan ook in andere gevallen? Het kabinet heeft dit jaar toch een begrotingsoverschot van circa 10 miljard euro. Het kabinet had ook veel geld voor het redden van de banken in 2008 en 2013. Maar ziekenhuizen als het Slotervaartziekenhuis in Amsterdam en het IJsselmeerziekenhuis in Lelystad heeft het kabinet gewoon ten onder laten gaan. Datzelfde gold in het verleden voor onder andere onderwijs- en zorginstellingen, zoals Amarantis en Meavita. Waarom die dubbele maat? De essentie van het probleem is dat er lange tijd naïviteit heerste over marktdenken. Reagan en Thatcher begonnen ermee in de jaren tachtig. Het sloeg over naar Nederland in de jaren negentig. Privatiseringspaus Hans Wijers, de D66-minister van Economische Zaken in de jaren negentig, zette alles in de uitverkoop: de postbezorging, de telecom- en kabelbedrijven, de energiebedrijven, de inburgering, de re-integratiebedrijven, het spoor, de zorg, enzovoorts, enzovoorts. Het resultaat? De laatste jaren plukken we hier steeds meer de zure druiven van.

Voorzitter, hoe dan ook: privaat eigendom laat zich niet altijd even gemakkelijk reguleren met alleen papieren afspraken en/of wetgeving. Private partijen hebben nu eenmaal een eigen agenda met eigen private belangen, die haaks kunnen staan op publieke belangen. Wetgeving is traag als sturingsmiddel en private partijen kunnen zich juridisch verzetten tegen de gevolgen daarvan door bijvoorbeeld schadeclaims te eisen als hun private belangen geschaad zijn. Staatseigendom kan daarom een belangrijke aanvulling zijn op wetgeving en afspraken om publieke belangen te waarborgen. Dit is ook al sinds 2007 het uitgangspunt van het staatsdeelnemingenbeleid.

Voorzitter. Terug naar Air France-KLM. We hebben nu evenveel in bezit als de Franse staat, dus we staan nu quitte, zou je zeggen. Maar dat is niet het geval. In de raad van bestuur en de raad van commissarissen is er nog lang geen sprake van gelijke verhoudingen. Ik verneem graag van de minister hoe hij zijn invloed als aandeelhouder gaat aanwenden om in deze organen voor meer gelijke verhoudingen te zorgen. Het is heel naïef om te denken dat de papieren afspraken van 2003 en 2010 tot in lengte van dagen de grote publieke belangen zouden kunnen waarborgen. Die publieke belangen zijn groot en deels tegenstrijdig: werkgelegenheid, economische groei en internationale bereikbaarheid, maar ook vliegveiligheid, milieu, luchtkwaliteit en het tegengaan van geluidshinder. De State Assurances, onder leiding van VVD-bobo Hans Wiegel, zou toezicht moeten houden op deze afspraken, maar daar komt weinig van terecht. Ik vraag de minister of hij deze mening deelt en of dat misschien ook een reden was om in te grijpen via staatseigendom.

Voorzitter. Een aantal grootkapitalisten zijn slapend nog rijker geworden. Want hoe kwam de Staat ineens, binnen vier dagen, aan die sprong van 5% naar 12,68% van de aandelen? Ik zie de naam van Capital Group verschijnen.

Heeft Capital Group zijn aandelen aangeboden aan de Nederlandse Staat?

Voorzitter. Ik kom bij de grootste denkfout van dit kabinet. We investeren wel in multinationals, maar willen niet investeren in de publieke sector. Dit kabinet maakt vaak verkeerde keuzes. Ze kiezen voor verlaging van de belasting voor grote bedrijven en de verhoging van btw voor gewone, normale Nederlanders. Zij kiezen voor de verlaging van de vennootschapsbelasting en voor een verhoging van de energierekening voor gewone, normale Nederlanders. Ze zijn meeloper van de Malietoren; de invloed van VNO-NCW op het regeerakkoord is buitensporig groot. Op 20 maart gaat de kiezer eindelijk afrekenen met Rutte, de VVD, het CDA, D66 en de ChristenUnie. Rutte krijgt een rode kaart en zijn meerderheid in de Eerste Kamer is dan niet meer.

Voorzitter. Er wordt vaak gesproken over de vaas. De vaas van Rutte is voor veel mensen een gifbeker waar ze niet meer uit kunnen drinken. De gifbeker van Rutte mag wat DENK betreft in duizend stukken uiteenvallen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bruins namens de ChristenUnie.

□

De heer **Bruins** (ChristenUnie):
Voorzitter. Het waren de jaren negentig. De sociaaldemocraten hadden hun derde weg gevonden, die overigens verdacht veel leek op het neoliberale Angelsaksische kapitalisme. Ook in Nederland, onder de paarse kabinetten, de eerste kabinetten sinds 1918 zonder confessionele partijen, werd de publieke sector met welhaast religieus fanatisme en voor de Europese troepen uit verkocht aan de markt. Maar al in het jaar 2000 keek de Volkskrant daarop terug en schreef: "Tot voor kort waren marktwerking en privatisering belangrijke paarse geloofsartikelen. (...) Maar na enkele desillusies is de privatiseringsgolf duidelijk over zijn hoogtepunt heen en lijkt de overheid terug van weggeweest."

Tegenvallende resultaten en onbedoelde effecten werden alras zichtbaar. In die paar paarse jaren, toen het marktdenken van managementgoeroes als Gaebler en Osborne hoogtij vierde, zijn veel stappen gezet die haast onomkeerbaar zijn gebleken en die Nederland er niet per se mooier of beter op hebben gemaakt. Natuurlijk was niet elke verzelfstandiging, privatisering of marktopenstelling slecht — denk bijvoorbeeld aan de telecommarkt — maar in generieke zin zijn we veel kwijtgeraakt, vooral zeggenschap. En als er iets misging, werd nog altijd de zogenaamd verantwoordelijke bewindspersoon aangesproken in deze Kamer, of het nou ging om ov-bedrijven over de ov-chipkaart of om de energiebedrijven, die de heer Graus ook al noemde. Bewindspersonen hebben hier vele uurtjes peentjes staan zweten in vak-K, terwijl in wezen de cockpit leeg was. Immers, ze waren nog steeds systeemverantwoordelijk maar aan de knoppen zaten ze allang niet meer. Het was in die paarse jaren negentig dat de Nederlandste Staat het grootste deel van zijn aandelen KLM verkocht. In 2012 maakte de grote Kuiper — dan doel ik op Roel en niet op Abraham Kuyper — definitief korte metten met het religieuze marktdenken. Zijn parlementaire onderzoekscommissie — die stond althans onder zijn leiding — de eerste en tot nu toe enige parlementaire onderzoekscommissie in de Eerste Kamer, stelde in haar eindrapport terecht de kernvraag of regering en parlement bij de golf van privatisering en verzelfstandiging alle relevante aspecten wel voldoende hadden gewogen. De commissie wees daarbij met name op de aandacht voor publieke belangen en de noodzaak van toezicht op markten. De heer Snels noemde het ook.

Vandaag de dag is er nog maar een enkele partij in deze Kamer die nog gelooft dat de vrije markt het antwoord is op alles. Gelukkig is Nederland bij zinnen gekomen. Het bewaken van een publiek belang is een publieke taak. Als publieke belangen al gecoördineerd worden via de markt, dan is er een ijzersterke marktmeester nodig die de vaak gemankeerde markt in toom houdt. Natuurlijk leven we ook in geopolitieke zin in kantelende tijden, niet meer in een unipolaire maar in een multipolaire wereld. Het kapitalistische model van het vrije Westen van na de Tweede Wereldoorlog met zo veel mogelijk vrij gemaakte wereldhandel staat onder druk van steeds meer mercantilistisch opererende machtsblokken. Daar past een zelfbewust en assertief opererende Nederlandse overheid bij die zijn publieke belangen borgt en cruciale sectoren beschermt. Ja, dat mag wat de ChristenUnie betreft best gepaard gaan met een beetje chauvinisme, met een beetje gezond Oranjegevoel. De tijd dat D66-minister Brinkhorst Arie Slob geringschattend uitmaakte voor iemand met ongezonde Oranjegevoelens — dat deed hij ongeveer veertien jaar geleden in het debat over de liberalisering en splitsing van onze toen nog Nederlandse energiebedrijven — is echt passé. Het is vanuit deze grotere verhalen dat ik de stap van minister Hoekstra om een groter belang te nemen in de holding Air France-KLM vandaag kenschets als een historische stap.

Mevrouw de voorzitter. Ik heb nog een paar vragen. De minister van Financiën heeft aangegeven dat het kabinet deze stappen heeft gezet om het publieke belang te dienen, maar hij en de minister van Infrastructuur beperken zich daarna tot de, overigens terechte, zorg om internationale bestemmingen te behouden vanaf Schiphol. Dat netwerk van bestemmingen is belangrijk voor het ondernemersklimaat, maar er zijn ook andere publieke belangen die we niet uit het oog moeten verliezen: het belang van rust, het belang van een schoon milieu en het belang van welzijn voor de omwonenden van Schiphol. Heeft het kabinet deze belangen ook meegewogen? Hoe gaat het kabinet zijn toegenomen invloed inzetten om ook deze belangen te borgen?

De luchtvaart is belangrijk voor onze economie, maar het is nog steeds een van de meest vervuilende sectoren. Hoe rijmt het kabinet deze investering met zijn streven naar een duurzame samenleving voor onze kinderen en kleinkinderen? Wat gaat deze staatsaankoop betekenen voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland? Hoe past zij in de luchtvaartvisie waar minister van Nieuwenhuizen later dit jaar mee naar buiten komt?

Voorzitter. De stap die de Nederlandse overheid heeft gezet, geeft aan dat deze overheid niet onmachtig is als het erom gaat het Nederlandse bedrijfsleven te steunen en te schragen. In het regeerakkoord wordt ook die richting gekozen. Zo wordt er gewerkt aan een langere bedenktijd voor beursgenoteerde bedrijven bij vijandige overnames. Blijkbaar is het kopen van een aandeel ook niet langer taboe.

Was dit een eenmalige opwelling? Of mogen we nog meer verwachten van deze kooplustige minister van Financiën? Biedt dit reden om op een nieuwe manier te kijken naar het overheidshandelen ten aanzien van andere vitale infrastructuren, zoals de post en ons 5G-netwerk? Gaan we, net als Frankrijk, ook de mogelijkheid invoeren voor een loyaliteitsgewicht bij stemrecht voor aandeelhouders die het langetermijnperspectief voor ogen hebben?

Voorzitter. Dit alles afwegende moeten we blijven streven naar een duurzame toekomst, waarin het terugdringen van korte vluchten en het stimuleren van andere vormen van vervoer en innovatie in de luchtvaart centraal staan. Maar ik moet toegeven dat bij mij op dit moment het positieve gevoel overheerst dat de unieke positie van Schiphol als single-terminal airport, het KLM-blauw en het wereldwijde netwerk aan bestemmingen langer en steviger geborgd zijn en zo deel van onze collectieve identiteit zullen blijven.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Bruins. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Er is behoefte aan een schorsing van vijftien minuten.

De vergadering wordt van 21.19 uur tot 21.38 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister van Financiën het woord.

□

Minister **Hoekstra**:
Voorzitter, dank u wel. Misschien dat ik mag beginnen met aan te geven hoe collega Van Nieuwenhuizen en ik de onderwerpen zouden willen verdelen. Dat doe ik niet dan nadat ik de leden van de Kamer heb bedankt voor de vele vragen en opmerkingen en voor hun expliciete en hier en daar meer impliciete steun op dit onorthodoxe dossier.

Collega Van Nieuwenhuizen zal zo meteen wat zeggen over het publieke belang en de historie. Ze zal ook stilstaan bij de situatie in 2003, de staatsgaranties en de hub. Ten slotte zal ze ingaan op klimaat en milieu. Ik zal wat vertellen over de besluitvorming rondom de aankoop van de aandelen, het proces, de werkwijze en de begroting. Daarnaast zal ik ingaan op de wijze van verwerven, het moment en het verwerven van de aandelen zelf, de relatie met Frankrijk, de toekomstige invulling van het aandeelhouderschap en het deelnemingsbeleid in den brede. Dan zijn er ook nog een paar vragen in de categorie "overig".

De **voorzitter**:
Meneer Sneller, nu al een interruptie?

De heer **Sneller** (D66):
Juist omdat het gaat over een staatsdeelneming en het zo meteen ook in het kabinet een gescheiden verantwoordelijkheid wordt, waarbij de minister van Financiën de aandeelhouder is en de minister van Infrastructuur en Waterstaat haar verantwoordelijkheden heeft, vraag ik of u beiden praat namens de staatsdeelneming?

Minister **Hoekstra**:
Volgens mij gaan we proberen namens het kabinet te praten.

De heer **Sneller** (D66):
Dat snap ik, maar we hebben zo meteen de discussie over het publiek belang: wat doe je vanuit de regelgevingkant, wat doe je vanuit het aandeelhouderschap? Die rollen zijn in alle inbrengen gescheiden geweest. Mijn vraag is hoe we dit debat in dat opzicht gaan doen.

Minister **Hoekstra**:
Daar zal ik in ieder geval zelf wat over zeggen. Ik stel voor dat collega Van Nieuwenhuizen er daarna nog wat over zegt. Mochten er dan nog stukken over zijn waarvan de heer Sneller of anderen denken dat ze toch op het terrein van een van beiden en misschien wel primair bij mij liggen, dan zal ik in eerste termijn nog een keer het woord nemen. Als ik dat zo mag afspreken met de heer Sneller, dan ga ik nu beginnen.

Voorzitter. Voordat ik begin met de beantwoording van de eerste set vragen in de categorie "besluitvorming", wil ik benadrukken wat onze doelstelling is geweest. Ik heb het al een aantal keren publiekelijk gezegd, maar ik zou het toch ook graag in de Kamer herhalen. Ik heb steeds benadrukt dat deze stap laat zien ons commitment aan de gehele onderneming en beëindigt de restanten van de discussie die in Nederland hardnekkig is geweest: moet je niet wat anders met KLM, moet je KLM er niet uit trekken? Die discussie is hiermee wat mij betreft definitief verleden tijd. De eerste inzet is echt om deze onderneming beter te laten functioneren. Want laten we heel eerlijk zijn: de onderneming doet het niet goed genoeg, zeker niet als je breder kijkt naar de concurrentie. De afstand tot bijvoorbeeld Lufthansa en British Airways is groot. Dat betekent dat er ook aan Nederlandse kant nog meer moet gebeuren. De onderneming moet het dus beter gaan doen, maar dat moet hand in hand gaan met het waarborgen van de evidente vitale belangen van de Franse staat en de evidente vitale belangen van de Nederlandse Staat. Die combinatie heeft gemaakt dat wij tot deze stap zijn overgegaan.

Voorzitter. Bij de besluitvorming is het goed om nog eens een keer te benadrukken — veel van de leden hebben dat aangehaald — dat we als kabinet bepaald niet over één nacht ijs zijn gegaan. Zowel het huidige als het vorige kabinet is zeer intensief met dit dossier bezig geweest en heeft onder meer gekeken naar het verbeteren van de staatsgaranties. Collega Van Nieuwenhuizen zal er zo meer over zeggen. Het is terecht dat vele leden hebben gezegd: het is toch wel kwetsbaar dat het eenzijdig opzegbaar is met een termijn van negen maanden. De kabinetten hebben ook gekeken naar de governance, de bestuursafspraken, waarbij de conclusie moet zijn dat die, als je de film terugdraait, ten minste geërodeerd zijn. Als sluitstuk is er gekeken naar het eventueel kopen van aandelen.

Ik heb eerder aan de Kamer gemeld dat er in 2014 een interdepartementale werkgroep is opgezet om te kijken naar de toekomst. Het doel daarvan was om te kijken hoe het publieke belang van het intercontinentale bestemmingennetwerk beter gewaarborgd zou kunnen worden. Er zijn allerlei scenario's geanalyseerd, maar er is ook de conclusie

getrokken dat de combinatie Air France-KLM goed is voor KLM en dat we ervoor moeten zorgen dat de publieke belangen breder gewaarborgd zijn. Op de drie punten die ik net benoemde is door diverse bewindspersonen van meerdere kabinetten ingezet, niet in de laatste plaats door collega Van Nieuwenhuizen, de minister-president en mijzelf. Maar de conclusie moet zijn dat, ondanks het bij herhaling aandragen van ieder van deze onderwerpen, ook door ons twee persoonlijk, we niet hebben gekregen wat we gezocht hebben. Dat heeft toch gemaakt dat we hebben besloten om hiertoe over te gaan.

Voorzitter, dan naar de meer recente geschiedenis. Ik realiseer me dat ik deels herhaal wat er in de vragen al naar voren is gekomen, maar een aantal leden heeft daar toch weer naar gevraagd. In 2017 is voor het vorige kabinet steeds duidelijk geworden dat de besluitvorming minder dan daarvoor op het niveau van de dochters plaatsvond, maar veel meer op het niveau van de holding is gaan plaatsvinden. De illustratie die toch als wake-upcall heeft gefungeerd voor het vorige kabinet, was het moment waarop Air France-KLM de strategische samenwerking aanging met Delta Airlines en China Eastern. Toen is noch de Nederlandse overheid, noch KLM geconsulteerd. Mijn voorganger is geïnformeerd op het moment dat het besluit genomen was, zodat hij dat niet via de media zou vernemen. Dat was de gang van zaken. Dat is de wake-upcall geweest die heeft gemaakt dat mijn voorganger toen de discussie over de aandelenparticipatie actief is aangegaan. Dat heb ik natuurlijk allemaal kunnen teruglezen toen ik in oktober 2017 begon. Collega Van Nieuwenhuizen en ik zijn daar toen direct mee verdergegaan. Ik ben er echt van overtuigd — het is goed om dat te memoreren; de heer Graus en ook anderen hebben ernaar gevraagd — dat het vorige kabinet zich zeer heeft ingespannen om de situatie voor Nederland te verbeteren en ook zeer serieus heeft gesproken over het kopen van aandelen. Maar de reactie was toen ook: nee, later perhaps. Zo moet je het samenvatten, denk ik, en zo is het eigenlijk gebleven.

Ik wil nog iets rechtzetten. Het is niet zo dat, als het vorige kabinet in de zomer van 2017 aandelen had gekocht, het dan veel goedkoper was geweest. Ja, het klopt dat de koers zeer volatiel is geweest. Die is onder de €7 en boven de €14 geweest. Maar in de zomer van 2017 stond die, even uit mijn hoofd, boven de €12. Dus er was een grote fluctuatie, maar het is niet zo dat het op dat moment een koopje zou zijn geweest. Ik zou er meteen aan toe willen voegen dat het hier sowieso niet gaat over het exacte bedrag. Het gaat hier om het strategische belang. Het gaat hier om de strategische meerwaarde.

De heer **Graus** (PVV):
Ik vind €5,47 toch echt wel een koopje. Dat was ten tijde van mijn motie. We hebben dat vandaag allemaal nagekeken, dus dat was echt wel een koopje geweest, hoor.

Minister **Hoekstra**:
Ik heb willen zeggen dat in de zomer, toen mijn voorganger met de onderneming heeft gesproken over het verwerven van aandelen, uit mijn hoofd de koers in ieder geval niet onder de €10 stond en ik dacht zelfs boven de €12. Maar de heer Graus heeft absoluut gelijk: het aandeel is zeer volatiel gebleken en er zijn momenten geweest dat het aandeel veel lager heeft gestaan.

Dan misschien toch nog een laatste illustratie, ook richting de heer Snels. De heer Nijboer heeft er ook nog naar gevraagd. Het afgelopen jaar is de Franse staat gaan praten met de firma Accor over het eventueel afstoten van het Franse belang. Daar hebben wij zelf naar moeten vragen op basis van berichten uit de pers. Aan de ene kant waren we toen al in gesprek over onze wensen. Ik denk dat de traditie toch niet is dat Nederlanders hun wensen over het algemeen te weinig helder naar voren brengen. Toch heeft dat er niet toe geleid dat we in dat traject betrokken zijn. We zijn daarover geïnformeerd via de pers en vervolgens hebben we gevraagd: dat is toch wel interessant, hoe zit dat precies? Ook dat heeft natuurlijk gemaakt dat wij dat alleen maar geïntensiveerd hebben. Overigens heb ik in die periode ook al een keertje bij de Nederlandse ambassadeur thuis met de vorige bestuursvoorzitter van Air France-KLM zitten praten over het bredere palet aan Nederlandse wensen, maar die is toen vrij snel daarna vertrokken. Het dossier heeft toen ook weer een tijd stilgelegen.

Voorzitter. Er werd ook nog gevraagd, ik dacht door de heer Van Rooijen, hoe dan het proces in die laatste periode eruit gezien heeft. We hebben, ook na de bemoeienis in de zomer, dit dossier natuurlijk zeer nauw gemonitord. We hebben er ook regelmatig contact over gehad, maar met name aan het begin van dit kalenderjaar hebben we het overleg tussen de minister-president, de minister van Economische Zaken, de minister van Infrastructuur en mijzelf geïntensiveerd. We hebben er letterlijk vrijwel elke vrijdag over gesproken, over het maken van een keuze, over het doordenken van alle varianten en over de plussen en de minnen die er evident aan alle varianten zitten. Uiteindelijk hebben we daar een besluit genomen en hebben we met elkaar nagedacht over wat vervolgens de route zou zijn. Ik zal zo meteen uiteraard nog wat zeggen over het informeren van de Kamer. We hebben het besluit op 15 februari aan de ministerraad voorgelegd en daarna zijn we bij de Kamer uitgekomen.

De **voorzitter**:
Meneer Van Rooijen, ik geef u zo het woord. Maar ik wil eigenlijk even een opmerking maken over het aantal interrupties. De Kamer heeft een uitgebreide eerste termijn gehouden en het is ook belangrijk dat de vragen die zijn gesteld in de eerste termijn worden beantwoord. Dan moeten niet na elke zin nieuwe vragen worden gesteld, want dan zitten we hier tot morgenochtend. Maar dat vindt u helemaal geen probleem hè, meneer Van Rooijen?

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Nee. Dat is waar, maar ik hoop dat ik niet die indruk heb gewekt en dat zal ik ook in het moment hierna aantonen. De minister had het even over Delta Airlines en China Eastern en vervolgens Accor. Heeft u de indruk — ik zal het op een prudente wijze vragen, want het is een heel gevoelig onderwerp — dat uw collega Le Maire zich realiseerde en begreep, toen u geconfronteerd werd met de boosheid van Franse zijde, dat er aan Nederlandse kant enige ongerustheid was — ik zeg het voorzichtig — over het feit dat we bij Delta en Accor gepasseerd waren?

De **voorzitter**:
Dit punt komt terug. Dat heeft de minister aan het begin gezegd, volgens mij.

Minister **Hoekstra**:
Laat ik deze vraag meteen beantwoorden. Wat ik heb geprobeerd te doen, is begrip vragen voor de Nederlandse situatie. Ik heb ook geprobeerd onder woorden te brengen dat dit op geen enkele manier — laat dat ik dat meteen klip-en-klaar hier zeggen — tegen Frankrijk gericht was. Integendeel, dit laat ons commitment aan de onderneming zien. Maar het is wel zo dat diverse bewindspersonen hebben geworsteld met het grote verlangen in Nederland, bij het kabinet en in de Kamer, om de vitale belangen beter beschermd te zien en dat dat heel lang niet heeft geleid tot het daadwerkelijk verbeteren van de positie. Volgens mij is dit ongeveer de prudentie die de heer Van Rooijen zocht in het antwoord.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Hoekstra**:
Ik heb hier in dit hoofdstuk niet alle woordvoerders steeds bij naam genoemd, maar velen hebben naar dit besluitvormingsproces gevraagd. Misschien nog helemaal ten slotte: ik heb vervolgens op 19 februari de Kamer geïnformeerd. Heel terecht hebben de leden aangegeven dat ik haar namens het kabinet heb geïnformeerd, maar natuurlijk niet om instemming heb gevraagd. Dat vond ik ook niet prudent, niet passend en niet logisch naar de Kamer, omdat wij ons juist hebben gerealiseerd dat de Kamer zich graag alle rechten zou willen voorbehouden om er in een publiek debat nog wat over te zeggen. Die avond hebben we — "we" is dan de minister-president, de minister van IenW en ik — met zijn drieën besloten dat de aankoop de volgende dag zou plaatsvinden. Zo hebben we het ook binnen de ministerraad afgesproken. Wij hadden een mandaat met zijn drieën en het exacte moment zou aan ons zijn om te bepalen. Maar het was geen toeval dat we daar op die woensdag mee begonnen zijn, want woensdag was de dag van de jaarcijfers. Dat is een dag met heel veel transacties en dat betekent dat je op zo'n dag gemakkelijker kan beginnen met het aankopen van aandelen zonder dat dat direct in het oog loopt.

De **voorzitter**:
Korte vraag, meneer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Volgens mij komen we nu op het echte besluitvormingsmoment, maar ik wil nog even terug naar het verleden en daar wat opheldering over krijgen. De minister gaf aan dat er vaak gesprekken zijn geweest met de Fransen, dat de Fransen ook indicaties hebben gekregen dat Nederland mogelijk weleens zou kunnen nadenken over het nemen van een belang in Air France. Dan zit ik me af te vragen wat het aantal mensen is bijvoorbeeld op het ministerie van Financiën dat meegedacht heeft over een eventuele stap die de afgelopen twee jaar is voorbereid. Is dat groot geweest? Waren dat veel mensen?

Minister **Hoekstra**:
Dat vind ik een ingewikkelde vraag: zijn het er veel of weinig? Dat lijkt mij per definitie aan de verstaander. Wel hebben wij vervolgens in een aantal stappen de groep heel veel kleiner gemaakt. Er is maar een hele kleine groep mensen die betrokken was bij de voorbereiding van het besluit van de ministerraad. Bij de ministerraad is het zo gegaan dat er telefoons en laptops weg zijn gelegd. Ook de bewindspersonen hebben daar een verklaring moeten tekenen, juist vanwege de koersgevoeligheid. Dat is niet omdat ik dat zelf zo bedacht heb, maar omdat wij met diverse juristen hebben gecheckt hoe we dit moesten doen in dit ingewikkelde dilemma. Want aan de ene kant was er de wens van openheid en aan de andere kant de gevoeligheid, waar ik zo op kom, met de Comptabiliteitswet en het informatierecht van de Kamer, dat natuurlijk buitengewoon serieus genomen wordt, maar ook met het je juridisch gezien niet op glad ijs begeven ten aanzien van die koersgevoelige informatie. Dat was al een veel kleinere groep. Vervolgens is een nog kleinere groep, die nog een additioneel protocol heeft moeten tekenen, gemandateerd om daadwerkelijk het moment te bepalen. Maar het feitelijke formele besluitvormingsmoment is die bewuste ministerraad geweest.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat snap ik allemaal. Daar heeft de Kamer ook vragen over gesteld. Dat gaat over dat informatieprotocol en over hoe dat gegaan is. Maar ik begrijp dat dit een veel langer durend proces is geweest, dat ook de Fransen af en toe signalen hebben gekregen dat deze stap overwogen zou kunnen worden, dat er ook twee ministeries bij betrokken zijn geweest, dus dat er in die lange aanloop naar dit strategisch besluit veel mensen op de hoogte waren, behalve de Kamer.

Minister **Hoekstra**:
Ik weet niet of dat zo is. Naar mijn waarneming — ik kan het alleen voor het ministerie van Financiën beoordelen — is het een relatief kleine groep geweest die tot het einde hiermee bezig is geweest. Laat ik een simpel voorbeeld geven. Vanzelfsprekend waren niet alle mensen die wellicht eerder met communicatie over de staatsdeelneming KLM te maken hadden, hierbij betrokken. Dat lijkt me een evident voorbeeld. Wij hebben ook op dit dossier echt vanaf het begin gekeken hoe het met een zo klein mogelijke groep kon, maar we hebben die wel versmald, ook weer luisterend naar de juristen. Dat zal de heer Snels opgevallen zijn. In het voortraject was ook de minister van EZK betrokken, maar ook hier weer luisterend naar het dringende advies om het zeer klein te houden, hebben we het definitieve besluitvormingsmoment teruggebracht naar drie bewindspersonen.

De **voorzitter**:
Tot slot op dit punt.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat snap ik allemaal. Die gevoeligheid snap ik, maar dit is een heel langdurig proces is geweest, dat door de voorgaande minister van Financiën al in gang is gezet: nadenken, onderzoek doen, informatie opvragen, de Fransen wat laten weten, en met het ministerie van Infrastructuur over-

leggen over de vraag of dit een mogelijkheid zou kunnen zijn. Juist daarom vraag ik mij af of er in die afgelopen twee jaar geen moment is geweest dat het kabinet of het vorige kabinet dacht: misschien zouden wij de Kamer toch op een bepaalde manier — ik weet ook niet precies hoe — ervan op de hoogte moeten stellen dat wij dit als een mogelijke stap zien, zonder dat er al een besluit is genomen.

Minister **Hoekstra**:
Daar staat dan tegenover dat we bij die overweging vermoedelijk ook een gesprek met de Kamer zouden hebben moeten gehad over de vertrouwelijkheid. Ik zou me kunnen voorstellen dat bijvoorbeeld de heer Snels maar ook anderen in de Kamer nog veel ongemakkelijker zou hebben gevonden, want dan was er nog een veel langere periode waarin de Kamer zich misschien bezwaard had gevoeld om daarover te praten. Dat is de hele tijd de balans.

Voorzitter. Volgens mij kom ik dan vrijwel automatisch bij het hoofdstuk protocol. Het kabinet neemt het informatierecht en vanzelfsprekend ook het budgetrecht van de Kamer buitengewoon serieus. Wij hebben heel lang nagedacht over de verschillende varianten en die gewogen. Wij hebben daar ook juridisch advies over ingewonnen. Zoals ik net al zei, heeft de jurist die ons hier primair over heeft geïnformeerd, bij herhaling benadrukt: een hele kleine groep. Vervolgens zijn wij ook nog het gesprek met de landsadvocaat aangegaan over hoe wij dat hand in hand konden brengen met de vragen die er in de Kamer zouden kunnen leven ten aanzien van informatie. Wij hebben ook varianten overwogen als de fractievoorzitters informeren. Daarvan hebben wij vervolgens gezegd: die zijn vermoedelijk minder ingevoerd op dit dossier en zullen dus vragen hebben over de budgettaire kant of de staatsdeelnemingenkant. We hebben nagedacht over bijvoorbeeld de commissie-stiekem, met als nadeel dat sommige fracties daar niet in zitten. Zo hebben we allerlei varianten overwogen. Ik zal de eerste zijn om te erkennen dat de ideale uitkomst hier niet bestaat. Daarom hebben we er uiteindelijk voor gekozen om zo dicht mogelijk bij het protocol van de commissie-De Wit te blijven. Ik zal daar zo meteen nog wat meer over zeggen. Wat ik ook nog zou willen benadrukken, want dat merkte de heer Van Raan nog op: we hebben de Kamer niet de mond gesnoerd, integendeel zelfs. De periode waarin de Kamer er niet over kon praten, was exact zolang als die periode voor het kabinet heeft geduurd. Ik heb de Kamer geïnformeerd op die welbewuste dinsdag. Op woensdagochtend zijn wij begonnen met het kopen van aandelen en een week later op dinsdagavond heb ik alle leden van de Kamer die de week daarvoor vertrouwelijk waren geïnformeerd, opnieuw geïnformeerd en gezegd: er komt nu een brief aan richting de Kamer, daarmee bent u ook ontslagen van uw geheimhoudingsplicht, want om 20.00 uur gaan wij naar buiten. Daarvóór heeft ook geen van de leden van het kabinet de mogelijkheid gehad om daarover te praten. Volgens mij hebben we dat stuk echt netjes gedaan.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Hoekstra**:
Onder anderen de heer Nijboer vroeg naar de commissie-De Wit. Misschien dat ik mag beginnen met op te merken dat wij na het verkennen van heel veel varianten daarop uitgekomen zijn, omdat ons dat het meest passend lijkt. Daarbij is het natuurlijk waar dat dat protocol, het bancaire en het niet-bancaire protocol, eigenlijk bedoeld is voor verzekeraars. Maar alles afwegend vonden wij dat dit vermoedelijk het beste aansloot. Ingewikkeld is wel dat mijn voorganger op zijn laatste dag de Kamer nog een blauwe brief heeft gestuurd met het verzoek om het protocol formeel vast te stellen. Dat was omdat de Kamer op dat moment nog niet tot een definitieve afweging was gekomen over één punt van het protocol. Dus we hebben dat zo goed mogelijk willen volgen, maar dat was wel een moeilijkheid ook aan onze kant. Dat zit 'm dus bijvoorbeeld in het aanwezig zijn van de griffier. Daar heeft de heer Nijboer terecht naar gevraagd. Daar hebben we deze weg bewandeld, maar dat was volgens mij niet nieuw. Ik zie ook het punt van de fractievoorzitters, maar daar hebben we dus voor gekozen juist vanwege het enorme belang van de kgi.

Voorzitter. Ook richting de anderen die hiernaar vroegen, moet ik daar nog één ding bij noemen. Waarom speelde die kgi hier nou zo'n grote rol? In sommige van die andere zaken werd de Kamer op een moment geïnformeerd dat het — in goed Nederlands — "minder dan 24 uur was". Nu is er uiteindelijk maar een week overheen gegaan, maar het had best twee weken of anderhalve week langer kunnen duren. Dat had de periode significant opgerekt, maar ook het risico voor de Staat significant opgerekt. Ik ga dus niet doen alsof het ideaal is, maar dit vonden wij, alle varianten bekijkend en alle plussen en minnen meewegend, afgewogen.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Het spijt me om te moeten zeggen, maar dit is gewoon flauwekul. Bij de nationalisatie van SNS REAAL zijn er maandenlang verschillende sessies met de Kamer geweest. Dat ging over een beursgenoteerd bedrijf. Als dat bekend werd, was het spaargeld van Nederland niet veilig geweest, maar wij mochten gewoon overleg hebben met de fractievoorzitter. Het is niet zo dat die termijn korter was. Dat argument van de minister gaat dus niet op.

Minister **Hoekstra**:
Nee, want dat was een andere casus. Wij hebben als kabinet dat besluit genomen en vervolgens — dat heb ik ook aan de woordvoerders duidelijk gemaakt — konden wij niet exact aangeven wanneer we zouden beginnen. Maar dat we daar niet nog weken, maanden, op zouden wachten, was duidelijk. Ik moet echt tegen de heer Nijboer zeggen: wij hebben hierbij geluisterd naar het advies van juristen ten aanzien van de kgi. Wij wilden de periode voor de Kamer ook zo kort mogelijk maken, zoals ik net aangaf in de richting van de heer Van Raan. Alles afwegend vonden wij dit verstandig. Maar nogmaals: formeel moet het protocol-De Wit nog worden vastgesteld. Eerlijk gezegd zou ik ook aan de Kamer willen vragen om dat nog te doen. Ik vond de suggestie van de heer Alkaya verstandig om te bekijken of je dit niet überhaupt zou willen verankeren in de CW.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik weet trouwens niet wat een blauwe brief van het kabinet aan de Kamer is. Ik heb nog nooit zo'n ding gezien, maar dat terzijde. Misschien een formeel punt. In artikel 37, lid

4, van het Reglement van Orde van de Kamer staat: "Een besloten commissievergadering kan alleen worden gehouden in het gebouw van de Kamer."

Minister **Hoekstra**:
Ja, maar het was ook geen commissievergadering die wij hebben gehouden.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Is de Kamer dan wel formeel geïnformeerd? Omdat het staatsrecht zo precies is en omdat het budgetrecht met voeten is getreden, komt dat heel precies. Wat ik bijvoorbeeld zelf heel verbazingwekkend vond — dat mag u best weten — is dat de minister heeft bepaald welk lid van welke fractie kwam. Het was weliswaar een lid van de commissie voor Financiën. Mevrouw Leijten heeft dat in de openbaarheid gezegd, maar meneer Alkaya is woordvoerder staatdeelnemingen bij de SP, en niet mevrouw Leijten. Bij andere fracties is het andersom. Mevrouw De Vries is woordvoerder financiën bij de VVD — zij is de evenknie van mevrouw Leijten — maar de heer Van der Linde is woordvoerder staatsdeelnemingen, en hij heeft ook aangegeven dat hij erbij was. Kortom, het kabinet heeft maar een beetje besloten wie van welke fractie geïnformeerd werd, en er mocht ook niet overlegd worden met de fractievoorzitter. Dat is best wel problematisch als het om groot geld en om zo'n grote beslissing gaat. Dat is de reden waarom er een griffier bij moet zijn en waarom een protocol daarvoor is opgesteld. Op die manier moeten wij als Kamer onze informatie van het kabinet krijgen. Er zijn hier best wel veel fouten gemaakt in de procedure. Ik heb er drie genoemd in mijn termijn, en dit is de vierde. Ik vind dat niet zorgvuldig van het kabinet.

Minister **Hoekstra**:
Dat meen ik toch echt te moeten bestrijden, want we hebben juist met nadruk gekeken naar het protocol. Het protocol is door de Kamer niet formeel vastgesteld. De Kamer is op een van de punten van het protocol niet tot een conclusie gekomen. Daarom omarm ik ook de suggestie van de heer Alkaya. Ik denk dat we met elkaar behoefte hebben aan regelgeving over hoe je hier heel precies mee om kan gaan. Maar neem ook het punt van de woordvoerders. Je wilt de groep zo klein mogelijk houden. Je komt uiteindelijk tot de conclusie dat de financieel woordvoerders voor de hand liggender zijn dan de fractievoorzitters, want die zijn gewoon minder goed ingevoerd. De commissie voor Financiën heeft bovendien nog een voordeel ten opzichte van de woordvoerders IenW, omdat zij ook de budgettaire kant kan overzien. Dat leek mij dus een prudente afweging, maar ook daar hebben we alle varianten in verkend. Ik begrijp overigens ook dat de heer Nijboer daarnaar vraagt. Dat is terecht, maar we hebben dat echt zorgvuldig gedaan.

Vervolgens hebben gekeken naar de vraag: welke woordvoerder heeft zich nou met name op dit terrein begeven? Maar met een van de leden heb ik ook nog het gesprek gehad over de vraag of diegene de meest voor de hand liggende persoon was. Ik denk dat het ook weer van prudentie getuigt dat ik aan alle leden heb gevraagd: ik beschik over vertrouwelijke informatie; wilt u daarover geïnformeerd worden, ja of nee? Dat zal de heer Nijboer zich herinneren. Vervolgens hebben vrijwel alle woordvoerders ja gezegd, maar niet allemaal. Daar heb ik dus om vertrouwelijkheid verzocht en het gesprek beëindigd.

Vervolgens heb ik tegen de woordvoerders die ja hebben gezegd, gezegd: "Het volgende is het geval. Er is een situatie waarbij kgi in het spel is. Dat betekent dat u nog meer informatie zult krijgen als u besluit morgen niet te komen. Dan zult u een verklaring moeten tekenen." Vervolgens heb ik naar beste weten daar de Kamer geïnformeerd over alle details van deze zaak. Ik meen echt dat we dit, gegeven het landschap zoals we dat hebben aangetroffen met het protocol van de commissie-De Wit en de status waarin we dat hebben gevonden, met de commissie-stiekem als onvolkomen gremium, met het ontbreken van specifieke wetgeving in de CW, na het verkennen van alle varianten, na het consulteren van de landsadvocaat, na het consulteren van een andere jurist, echt zorgvuldig hebben gedaan.

De **voorzitter**:
Tot slot op dit punt, de heer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik ben het ermee eens dat de commissie voor Financiën is geïnformeerd. Dat is mijn punt niet. Mijn punt is dat de minister eigenstandig heeft besloten over een aantal zaken die de commissie-De Wit zei. Die zei namelijk dat de griffie erbij moet zijn, want dan kun je overleggen over welke Kamerleden het meest aangewezen zijn en dan hoeft de minister dat niet te bepalen, en die heeft gezegd dat er met de fractievoorzitter kan worden gespard. We hebben nog discussie over de verslaglegging. De minister heeft er gelijk in dat dat nog niet is vastgelegd. Als de minister dan ook nog zegt dat er geen besloten commissievergadering is geweest — dat was in het verleden namelijk wel zo; het was gewoon een formele vergadering waarin de Kamer vertrouwelijk formeel werd geïnformeerd, waarbij het op een lijst werd bijgehouden als je de fractievoorzitter informeerde — dan is de Kamer blijkbaar formeel niet geïnformeerd. Want als dat geen besloten formele Kamervergadering was, zoals de minister zojuist aangaf, wat is het dan wel? Een consultatie in vertrouwen, bedacht door de minister zelf?

Minister **Hoekstra**:
Nee, het is nadrukkelijk geen consultatie geweest. Dat heb ik daar ook willen benadrukken. Volgens mij is dat een van de eerste dingen die ik in mijn introductie daar heb gezegd. Ik hoop dat de leden van uw Kamer dat ook herkennen. Ik heb ook aangegeven waarom we deze weg wilden volgen en waarom we hebben gekozen, met alle mitsen en maren die daaraan vastzitten, voor het protocol van de commissie-De Wit. Ik heb ook aangegeven dat ik de Kamer wilde informeren omdat de Staat der Nederlanden, het kabinet, heeft besloten om tot een onorthodoxe stap over te gaan. Maar de Kamer zou vanzelfsprekend — vanzelfsprekend! — alle rechten voorbehouden. Gegeven de omstandigheden leek dit ons de beste gang van zaken.

Ik zou toch nog twee dingen willen benadrukken. Eén. Ik denk echt dat we allemaal geholpen zijn als de Kamer het protocol-De Wit formeel vaststelt. Dat is nog niet gebeurd. Dat is sinds oktober 2017 niet gebeurd. Ik zou ook graag in dialoog met de Kamer willen kijken hoe we dit verankeren in de Comptabiliteitswet. Want hoewel ik het niet eens ben

met de onvolkomenheden die de heer Nijboer schetst, denk ik wel dat we elkaar een dienst bewijzen door dit voor de toekomst en mogelijk ... Laat ik het anders formuleren: je weet nooit wat de toekomst nog brengt, maar we zouden daar behoefte aan hebben.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Tot slot, voorzitter.

De **voorzitter**:
Echt tot slot, meneer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Tot slot. De Kamer heeft een formele verhouding tot het kabinet. Als het niet in een formele commissievergadering is geweest, weet ik niet precies wat het was. Het kabinet heeft besloten zelfs de minister van Economische Zaken en Klimaat er op den duur buiten te houden om de club zo klein mogelijk te maken. Dat laat ik voor rekening en risico van het kabinet. Ik vind dat tamelijk ... Ik vind dat heel bijzonder, heel bijzonder. Maar de Kamer heeft haar eigen grondwettelijke rechten en informatievoorziening. Dat houdt ook in dat als je afspreekt dat financieel woordvoerders geïnformeerd worden, zij ook met de fractievoorzitter mogen overleggen. Dat heeft de minister ons ontnomen.

Minister **Hoekstra**:
Dat tweede punt meen ik echt afdoende weerlegd te hebben, maar ik ga toch nog wat over dat eerste zeggen. Wij hebben nou juist ook met de minister van Economische Zaken heel nauw opgetrokken in dit hele traject. Vanzelfsprekend was de minister van Economische Zaken ook een van degenen die dit besluit heeft willen toelichten in de ministerraad. Uiteindelijk is de ministerraad ook tot dit besluit gekomen. Bij de keuze voor de exacte timing hebben we opnieuw geluisterd naar de jurist die ons adviseerde in combinatie met de landsadvocaat — de landsadvocaat hebben we natuurlijk ook bevraagd, precies op deze punten, ook op de Comptabiliteitswet en op de manier van informeren — en zijn we tot deze conclusie gekomen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Dit ga je nooit ideaal krijgen, want het budgetrecht van de Kamer blijft natuurlijk botsen met kgi enzovoort. Ik geloof eerlijk gezegd dat de keuzes heel gewetensvol zijn gemaakt, wat natuurlijk niet wil zeggen dat het automatisch lekker voelt. Ik sla wel aan op iets waar we het normaal gesproken niet over hebben: de blauwe brief die de minister nu noemt. Dat betekent dat wij ergens zijn aangespoord en dat wij ook als Kamer naar onszelf moeten kijken waarom we dit niet gedaan hebben. Ik vraag me af in welk verband die brief geschreven is. Is dat in een overdrachtsdossier geweest? Ik denk dat we voor onszelf moeten gaan bepalen waar die brief geland is en waarom we er niks mee gedaan hebben.

Minister **Hoekstra**:
Dat kan ik nagaan voor de tweede termijn. Ik weet niet anders dan dat mijn voorganger op zijn laatste dag er bij de Kamer op heeft gewezen dat het protocol van de commissie-De Wit formeel niet is afgestemd omdat u er als commissie nog niet uit was, zoals hij dat vermoedelijk heeft opgeschreven. Er was nog discussie over één kennelijk voor de Kamer springend punt. Vervolgens is er geen reactie gekomen richting het ministerie van Financiën.

De **voorzitter**:
Daar komt u nog op terug in de tweede termijn.

Minister **Hoekstra**:
Op de details kan ik eventueel in tweede termijn terugkomen. Daarbij kijk ik even naar de ambtenarenloge.

De **voorzitter**:
Dat is prima.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ook ik ben er echt wel van overtuigd dat de minister zijn best heeft gedaan en iedereen heeft geraadpleegd, maar hij heeft toch een particuliere afweging gemaakt in wie hij vroeg: de woordvoerders financiën of de fractievoorzitters. Die laatsten hadden ook geïnformeerd kunnen worden, begrijp ik uit zijn woorden. Zij zijn misschien niet inhoudelijk ingevoerd, maar kunnen eigenlijk wel beoordelen wat het politiek betekent wat er gebeurt. Omdat er een absolute zwijgplicht is opgelegd — daar kun je je ook alles bij voorstellen — vraag ik me wel af wat een Kamerlid of een fractievoorzitter had kunnen doen. Helemaal niks, helemaal niks. Wat is nou precies de bedoeling geweest van de minister?

Minister **Hoekstra**:
Ik benoemde het net al. We hebben ook gekeken naar de mogelijkheid om de fractievoorzitters te informeren. We hebben ook de variant bekeken waarbij je beide commissies zou informeren, dus de commissie voor Financiën én de commissie voor IenW. Dat is overigens een variant die we vrij snel weer hebben laten varen, omdat u hier dertien fracties in de Kamer heeft, met meer dan dertien woordvoerders per commissie, al zit er wel wat overlap in. Het expliciete advies aan ons was: doe dat niet. Idem geldt voor de variant die we ook hebben overwogen, namelijk om de fractievoorzitters én de financieel woordvoerders te informeren. In die zoektocht, gegeven het dringende juridisch advies "breng jezelf en de overheid niet in de problemen, want er is koersgevoelige informatie in het spel" en het feit dat je die groep niet onbeperkt kan oprekken — integendeel — zijn wij tot deze conclusie gekomen. Ik denk dat we dat afgewogen gedaan hebben en ik sta echt voor het oordeel, maar ik geef aan de heer Van Raan toe dat het een judgement call was, want anderen waren misschien tot de conclusie gekomen dat het de fractievoorzitters hadden moeten zijn. Wij hebben gekozen voor de financieel woordvoerders, omdat wij tot de overtuiging zijn gekomen dat zij het beste ingevoerd zijn op dit dossier en de beste kennis hadden om te beslissen.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan zijn we het erover eens dat het een judgement call was; dat was het ook. Maar nogmaals, de vraag blijft staan: wat

hadden die Kamerleden nou de facto kunnen doen? Helemaal niks, toch?

Minister **Hoekstra**:
Wij hebben de Kamer willen informeren, juist omdat dit zo'n gevoelig punt is dat zich formeel natuurlijk lastig verdraagt met de Comptabiliteitswet. Dat is ongemakkelijk. In een eerdere fase hebben we ons natuurlijk ook weleens afgevraagd wat nou de consequenties zouden zijn als je dit hele traject in volstrekte openbaarheid zou doorlopen. Onze conclusie was dat je daarmee vermoedelijk de onderneming in grote problemen brengt en datgene wat je beoogt verder weg brengt in plaats van dichterbij. Dat had gekund. In theorie had je de Kamer een brief kunnen sturen en kunnen zeggen: wij hebben het voornemen om de komende periode 14% te verwerven. Dat had gekund. Dan had je het formeel juist gedaan richting de Kamer. Dan had je een budgettair gesprek aan de voorkant kunnen hebben met de Kamer. Maar wij waren er bepaald niet van overtuigd dat je dan had kunnen bereiken wat je beoogde te bereiken, want dan was er van alles gebeurd met de koers, binnen de onderneming en in de diverse complexe relaties. Daar moet je natuurlijk wel rekening mee houden. Dat is de afweging waar wij doorheen gegaan zijn. Die optie hebben we dus toch vrij snel weer van tafel laten vallen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Hoekstra**:
Voorzitter. Dit was mijn hink-stap-sprong door het blok protocol, maar volgens mij heb ik vrijwel alles beantwoord. De heer Ronnes vroeg nog waarom dit vorige week niet ook al in meer detail in de vragen is langsgekomen. Dat hadden we graag gedaan. We hadden het misschien ook moeten doen. Wij zijn vrijdagmiddag teruggekomen uit Parijs. De ambtenaren hebben het hele weekend zitten doorwerken om de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Ik hoop dus dat ik dat nu heb goedgemaakt.

Voorzitter. Dan was er nog één vraag van de heer Snels over de incidentele suppletoire begroting en de budgettaire consequenties. Hij heeft gelijk dat die 744 miljoen een totaalbedrag is. De waarneming van het kabinet is dat van die 744 miljoen alleen de transactiekosten ... Excuus, voorzitter, er gaat hier iets niet goed. Mijn telefoon gaat af.

De **voorzitter**:
Dat gaat helemaal niet goed.

Minister **Hoekstra**:
Excuus.

De **voorzitter**:
Inleveren!

Minister **Hoekstra**:
Het was het wekkertje dat ik naar bed moet.

Voorzitter. Ik was bij de heer Snels en de 744 miljoen. Wij zijn ervan overtuigd dat alleen de transactiekosten relevant zijn voor het EMU-saldo en de rest van het bedrag niet. Die zijn namelijk marktconform. Dat is overigens nog een ander punt dat goed is om te benadrukken: we hebben deze zeer forse uitgave gedaan, maar dat geld is niet weg. Dat heeft de heer Snels ook niet beargumenteerd, maar er staat natuurlijk wel bezit, eigendom, tegenover. De waarde daarvan kan natuurlijk fluctueren, maar er staat wel degelijk waarde tegenover. Overigens zeg ik als slotstuk tegen de heer Snels dat het uiteindelijke oordeel over de EMU-saldorelevantie bij het CBS ligt.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Het was me uit de antwoorden op onze vragen al duidelijk dat in ieder geval de fee voor ABN AMRO EMU-relevant is. Mijn heel specifieke vraag ging over die 6,9% die als extra fee op dat grote aandelenpakket zat. Daar sloeg ik op aan, omdat ik dat in de antwoorden zag. Dat zit dus niet in de aandelenkoers. Het lijkt me dat dit dus ook op een andere manier op de staatsbalans moet komen.

Minister **Hoekstra**:
Nee, onze inschatting is dat dat marktconform is. Op dat stuk is een kleine premium van minder dan 10% betaald. Dit wordt wel degelijk gezien als marktconform. Maar nogmaals, het kan zijn dat het CBS daar straks een ander oordeel over zal vellen, maar dat verwachten wij niet.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Daar krijgen we dan later antwoord op. Ik ben wel benieuwd hoe dat in de begroting verwerkt wordt. Het lijkt mij dat dat ook een deel is van de transactiekosten. Ik ben benieuwd hoe hoog dat bedrag was, want dat kon ik niet vinden. Het was 6,9% van een heel groot blok aandelen. Dan heb je toch ineens veel meer transactiekosten dan alleen die — wat was het? — 1 miljoen van ABN AMRO?

Minister **Hoekstra**:
Nee, er zijn kosten van de transactie zelf. Daar zitten de kosten van ABN AMRO in. Daar zit overigens nog een stukje — dit is een pikanterie, als ik het zo mag zeggen — belasting in die wij in Frankrijk betalen. Dat zijn ook transactiekosten. Dan zijn er daarnaast de kosten van de transactie zelf. Daarin zit natuurlijk het stuk waarvan je zou kunnen zeggen: daar heb je exact de marktprijs betaald. Er zit een kleine markup op dat relatief grote stuk dat we op die welbewuste dinsdag, vorige week, hebben kunnen kopen. Maar dat is een delta van minder dan 10%. Gegeven die delta is het onze overtuiging dat je dat marktconform moet kunnen noemen. Ik geloof overigens dat het om een bedrag gaat van een miljoen of 25, maar dat zou ik nog even moeten nakijken.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
De minister zei dat het geld niet weg was. Gelukkig maar, want anders zou het natuurlijk onverstandig zijn. Hij zei in de brief wel dat er een lening tegenover staat en dat dus ook de staatsschuld toeneemt. Mag ik hem erop wijzen — dat weet hij ook wel, maar ik vind het wel heel pikant — dat de ING-boete die zelfs nog wat hoger was, 30 miljoen hoger,

de staatsschuld weer verminderd heeft? Kan de minister daar misschien iets over zeggen, nog los van het feit dat we weliswaar geen dividend krijgen, maar dat hij op de lening zelfs rente toe krijgt. Hij heeft dus de ING-boete waarmee hij het kan afdekken voor de staatsschuld, maar hij krijgt zelfs op de lening die hij gaat sluiten, nog rente toe.

Minister **Hoekstra**:
Volgens mij moet ik proberen om deze twee dossier niet te vermengen. De heer Van Rooijen heeft gelijk dat de rente, anders dan je misschien op het eerste gezicht zou denken, natuurlijk zodanig laag is voor een triple A-land als Nederland, dat je je hier van de rentelasten heel weinig moet voorstellen. En dat is goed nieuws.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Minister **Hoekstra**:
De heer Kuzu vroeg nog naar de sprong. Ik zie de heer Kuzu niet meer, maar ik zal zijn vraag beantwoorden. ABN AMRO is al in 2017 ingehuurd voor de financiële adviezen op dit specifieke dossier. Dat is ook de partij geweest die de opdracht heeft gekregen om deze aandelen te verwerven. Wat nog goed is om te benoemen, is dat op woensdag 20 februari de grens van 0,5% is doorbroken. Dat is relevant — dat heb ik op die welbewuste dinsdag de week daarvoor ook tegen de Kamer gezegd — omdat dan een periode gaat lopen van tweeënhalve week, naar ik meen, waarna je publiek moet. Op dinsdag 26 februari, dus een week na het informeren van de Kamer, is aan het einde van de ochtend de 5%-grens doorbroken. Ook dat is een relevant gegeven, want daarna heb je nog vier dagen en dan moet je publiek. Op dat moment was onze conclusie: dat wordt dus een persconferentie op maandag, gisteren. Maar vervolgens gingen we op diezelfde dag, juist door de grote aankopen waar ik net naar verwees, ook door de grens van 12% en stonden we aan het einde van die eerste dag op 12,68%. Ook toen hebben we heel goed willen luisteren naar de juristen die ons adviseren. Zij zeiden: gegeven wat er nu gebeurd is en gegeven wat hier nu publiek over zal worden, heb je ook een verantwoordelijkheid richting de onderneming en richting de stabiliteit van het systeem, want het kan zo maar zijn dat dit morgen tot grote speculatie leidt en misschien tot het stilleggen van de koers, dus ons dringende advies is om nu naar buiten te gaan. Dat was dinsdag vorige week.

Voorzitter, dat was de vraag van de heer Kuzu. Dan ben ik bij de vraag van de heer Sneller over de relatie met Frankrijk. Het is misschien goed om te benadrukken dat er met de Franse staat, maar vooral met de onderneming, heel veel contact was van verschillende bewindspersonen van dit kabinet en vorige kabinetten, over onze wensen om de Nederlandse belangen beter gewaarborgd te zien. Ik heb geprobeerd ruiterlijk te erkennen naar mijn Franse collega, en dat heeft minister Van Nieuwenhuizen ook gedaan, dat het ongemakkelijk was, in een hele open en goede relatie, om dit in die laatste twee, drie weken niet te kunnen delen. Dat was gewoon ongemakkelijk.

Hoe we dat gedaan hebben, daar hebben we van tevoren ook over nagedacht. De minister-president heeft president Macron geïnformeerd en vervolgens hebben diverse ministers hun Franse collega's op de hoogte gesteld. Ik had natuurlijk ook zelf grote behoefte om uit te leggen wat het waarom was achter dit verhaal. Ik heb ook willen benadrukken naar mijn Franse collega, maar ik wil dat heel graag hier herhalen, dat Frankrijk een cruciale bondgenoot is van Nederland, waar we heel veel mee te maken hebben, op dit dossier, maar op heel veel andere economische en andere belangrijke dossiers, en dat we dus ook zullen moeten blijven werken aan die relatie, juist op een kleiner wordend speelveld, als gevolg van de brexit. Dat over de vraag van de heer Sneller.

De heer Ronnes vroeg of ik al heb nagedacht over: wat als die werkgroep niet tot stand komt? Het goede nieuws is wat mij betreft echt dat we er in grote gezamenlijkheid in zitten. We willen allebei dat die vitale belangen van onze beide staten worden gewaarborgd, maar we willen ook allebei dat die onderneming beter gaat presteren. Ik herhaal niet de exacte tekst van dat persbericht maar ik zeg het even in mijn eigen woorden, we hebben afgesproken dat we zonder oogkleppen op gaan kijken, met elkaar en ook pratend met de onderneming, naar wat verstandig is, hoe je moet nadenken over governance en de voorwaarden voor succes. Overigens wel op zo'n manier — en dan wordt het weer juridisch — dat je niet doet wat juridisch gezien verwijtbaar is, namelijk "in concert" opereren, ik moet het in het Engels zeggen, want dat soort samenspanning mag dan weer niet. Ik ben heel tevreden dat de Fransen de bereidheid hebben om daar met ons, op deze manier naar te kijken.

De heer Graus, de heer Van Rooijen en de heer Sneller vroegen nog naar het gesprek op 1 maart. Ik heb net al aangegeven dat we allebei gecommitteerd zijn om hier een succes van te maken. Ik denk en hoop ook zeer dat dat zal lukken. Aan die gezamenlijke werkgroep zullen een hoge Franse ambtenaar en een hoge Nederlandse ambtenaar samen vorm geven. Ongetwijfeld zullen mijn Franse collega en ik daar ook nog over te spreken komen.

Dat brengt mij bij het blok over de invulling van het aandeelhouderschap. Daar is door de SGP, maar ook door de Partij van de Arbeid, de heer Kuzu, de heer Bruins en anderen naar gevraagd. Ik benadruk dat we die 14% hebben willen verwerven, juist om het gesprek te hebben over alles wat voor Nederland van belang is. Het verwerven van dit belang is een middel en geen doel. De heer Sneller zei het in andere bewoordingen, maar ik denk dat dit een hele terechte conclusie is. We hebben dit gedaan omdat wij tot de overtuiging waren gekomen dat we zonder deze stap die Nederlandse belangen eenvoudigweg niet konden waarborgen.

Er zitten natuurlijk formele rechten aan, zoals stemrecht, recht op informatie, recht op agenderen. En je kan als Staat met dit percentage niet zomaar worden uitgekocht. Dat is ook van groot belang. Waar nodig ga ik dat aandeelhouderschap vervolgens actief invullen, maar ik ga het niet activistisch doen.

Sommige leden vroegen of 14% genoeg is. Kijk, geen enkele garantie is voor nu en alle eeuwigheid. Ik denk dat we allemaal herkennen dat er beursgenoteerde Nederlandse bedrijven zijn met een activistische aandeelhouder die

slechts 1% of 2% in handen had, maar die al heel erg tekeer heeft kunnen gaan tegen het bestuur van een onderneming. Ik zeg er nadrukkelijk bij dat dit bepaald niet mijn inzet is, maar het laat wel zien dat je ook met een veel kleiner belang dan wat wij hebben, wel degelijk invloed kan uitoefenen. Wij hebben er juist voor gekozen om te gaan voor pariteit, of voor bijna-pariteit, dus de 14% versus de 14,3%. En we gaan dus ook weer zonder oogkleppen op met Frankrijk praten over de governance, en ook over de Nederlandse vertegenwoordiging. Dat lijkt me ook een goede en fatsoenlijke manier.

Voorzitter. De heer Sneller vroeg nog of we dan met z'n allen in de cockpit gaan kruipen. Nou, ik heb een klimaatcockpit meegemaakt. Hier wou ik dat model niet volgen.

De heer Alkaya vroeg nog: is het publieke belang wel veilig bij andere aandeelhouders? Hij noemde daarbij specifiek China Eastern. Dat is natuurlijk een strategische partner van Air France-KLM. Dat geldt ook voor Delta Air Lines. De heer Alkaya weet dat er heel veel verkeer is vanuit Amerika en Delta naar Schiphol. Op zichzelf is de relatie met die aandeelhouders goed. Maar we hebben deze stap natuurlijk genomen omdat we vonden dat, gegeven de constellatie, gegeven de kwetsbaarheid van de staatsgaranties en gegeven de — in onze optiek — eroderende afspraken over de governance, het Nederlandse belang onvoldoende gewaarborgd was.

De heer **Sneller** (D66):
Ik weet niet of het uitlokking was om naar die cockpit van het klimaatakkoord te verwijzen.

De **voorzitter**:
Ja ...

De heer **Sneller** (D66):
Maar mijn punt was inderdaad de verduurzaming van de vloot. Dat is niet iets waar de actieve aandeelhouder zich mee bemoeit, maar wel met de strategie van de onderneming. Hoe moeten we dat actief versus activistisch onderscheiden? En wanneer is het wel iets wat de minister van plan is om te gaan doen, en wanneer niet?

Minister **Hoekstra**:
Met dat voorbeeld van wat sommige aandeelhouders met 1% of 2% doen, heb ik volgens mij willen aangeven wat sommige activistische aandeelhouders klaarspelen, zelfs met een heel klein belang. Ik denk dat we recent allemaal hebben gezien hoe sommige Nederlandse bedrijven toch zeer onder de indruk waren van een hele vocale, om niet te zeggen agressieve, aandeelhouder die zo'n belang had verworven. Dat wil ik natuurlijk nadrukkelijk niet. Ik wil dit in dialoog doen, ik wil dat die onderneming kan ondernemen en ik wil dat de vitale Nederlandse belangen worden gewaarborgd. En ik wil me dus ook niet voortdurend met van alles en nog wat bemoeien. Ook zoiets als de vervanging van de vloot lijkt me echt een ondernemingsbeslissing.

De heer **Sneller** (D66):
Maar er werd terecht verwezen naar hoe duurzaam KLM is. Nou, Air France kan daarin ook nog wel stappen maken. En we zeggen dat dit iets op holdingniveau is wat heel belangrijk is voor Nederland. En wij zijn aandeelhouder. En het past bij een actieve aandeelhouder om die eisen heel hoog op te schroeven. Dat is niet activistisch in de trant van die 1-à-2%-aandeelhouder, en het past prima binnen het actieve aandeelhouderschap.

Minister **Hoekstra**:
Kijk, vorige week hebben mijn collega en ik al een betrekkelijk rijk en ingewikkeld mandje afgesproken om met elkaar verder over te praten en met elkaar eens over te worden. Ik wil nu echt wegblijven van nog verdere commitments die de Nederlandse Staat wel of niet zou moeten willen uitoefenen; daar doe ik de onderneming echt geen plezier mee. Het lijkt mij niet prudent om dat te doen, zeker niet omdat dat ook een hele vergaande invloed zou suggereren.

De heer **Sneller** (D66):
Ik weet niet of het dat zou suggereren, of dat dit gewoon het invullen is van wat je met die 14% wilt doen. Maar de minister kaart precies het probleem aan: dat hijzelf een aantal ideeën heeft over wat hij met dat aandeel wil, terwijl dat gewoon uitlokt ... De beloning van het bestuur valt er wel binnen. Nou, we weten wat de volgende moties daarover zullen zijn. De strategie van de onderneming loopt natuurlijk over in hoe je de toekomst van de luchtvaartsector ziet, hoe duurzaam die is, elektrisch vliegen wel of niet, een efficiency standard, noem het allemaal maar op. Dus met het betreden van het aandeelhouderschap en deze staatsdeelneming is dat toch gewoon de volgende discussie, en is het toch tamelijk arbitrair om te zeggen: tot hier en niet verder? Dat is dan toch niet houdbaar voor de langere termijn?

Minister **Hoekstra**:
Ja en nee. We zien ook dat we bij verschillende van de huidige staatsdeelnemingen dat aandeelhouderschap heel verschillend hebben ingevuld. En laten we met elkaar ook het volgende erkennen. In dit debat, maar ook in de media, is er wel gesuggereerd: dit is een waterscheiding, we gaan nu een nieuw tijdsgewricht in. Ik zou dat beeld toch wel willen nuanceren, want we hadden natuurlijk al dat belang van 5% in KLM. We hadden dat natuurlijk aanvankelijk juist precies vanwege die strategische redenen. Het is alleen gebleken dat dat onvoldoende waarborgen bood in deze casus. Overigens, we hebben natuurlijk belangen in allerlei staatsdeelnemingen, soms voor de volle honderd procent, soms voor een kleiner percentage. Wij hadden een belang in KLM. Via IenW hadden we het natuurlijk veel breder over de luchtvaart, over de omwonenden, het klimaat. Dat zijn allemaal zeer relevante thema's. Dat is dus wel degelijk een politiek gesprek, maar dat is niet iets wat ik met die 5,9% bij KLM activistisch heb betracht. Ik denk dat dat terecht is.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Sneller** (D66):
Nu zegt de minister dat dat activistisch zou zijn, terwijl hij net zei dat dit een invulling is van een actief aandeelhouderschap, maar niet op de manier die hij voor ogen heeft. Hoe moet ik dit wegen? Ik ben het eens dat er geen trendbreuk hoeft te zijn met staatsdeelnemingen an sich en de vraag hoe we daarmee omgaan. De minister benadrukt zo sterk dat hij een actief aandeelhouder wil zijn, in plaats van alle andere vormen die je zou kunnen kiezen. Dus wat gaan we doen?

Minister **Hoekstra**:
Ik heb de heer Sneller niks in de mond willen leggen. Het is natuurlijk een glijdende schaal. Maar hoe nadrukkelijker je over bepaalde onderwerpen aan de poort rammelt, hoe activistischer dat zal zijn. Dat zal de heer Sneller met mij eens zijn. Ik zeg ook wel klip-en-klaar dat er allerlei vormen van publiek belang zijn. Dat was een van de debatten hier. Het publieke belang is soms specifiek economisch. Soms heeft het te maken met geopolitiek. Soms heeft het te maken met veiligheid. Dat heeft allerlei verschillende vormen, maar denk bijvoorbeeld aan dijkbewaking en ervoor zorgen dat het water buiten blijft. Het publieke belang heeft dus allerlei vormen en gedaanten. Hierbij is het publieke belang natuurlijk heel evident het belang dat samenhangt met de hub. Het is een economisch belang. Dat doet niks af aan de bredere, heel relevante maatschappelijke discussie rondom Schiphol, die te maken heeft met het klimaat en met omwonenden. Maar dat is echt wat anders dan de reden waarom we tot deze onorthodoxe stap zijn overgegaan.

De **voorzitter**:
Echt tot slot.

De heer **Sneller** (D66):
Maar dat is een antwoord op de vraag. Dan is het gewoon: we moeten die onderneming concurrerend krijgen. Daar is het dan op gericht. Alle dingen die daarvan afleiden, gaan we als aandeelhouder dus niet doen. Dat gaan we via andere regelgeving doen. Daar zijn we ook hard mee bezig.

Minister **Hoekstra**:
Als de heer Sneller zegt dat ik sneller tot het antwoord had moeten komen, dan neem ik die feedback graag tot mij. De heer Sneller vroeg ook nog ...

De **voorzitter**:
De heer Alkaya staat er ook.

De heer **Alkaya** (SP):
Voor dat interruptiedebatje met de heer Sneller schetste de minister nogmaals, volgens mij op een duidelijke en goede manier, waarom de Staat heeft besloten om in te grijpen, namelijk omdat hij niet is gekend in bepaalde beslissingen en daardoor het publieke belang niet kon borgen. Dat is helder. Mijn vraag was echter of het doorslaggevend was dat de grootaandeelhouder die hieraan ten grondslag lag, een overheid was, namelijk de Franse staat. Of had het ook een private belegger kunnen zijn waardoor het Nederlandse publieke belang in het geding was en de Staat had ingegrepen?

Minister **Hoekstra**:
Ik heb willen aangeven dat het hier ging om vitale Nederlandse economische belangen. Wij vonden dat die belangen ook na herhaald aandringen onvoldoende gehoord zijn, overigens primair door de onderneming. Het gesprek is ook heel vaak met de onderneming gevoerd, bijvoorbeeld over de staatsgaranties en de governance, ook zeer recent nog. Met mijn voorganger is ook gesproken over het verwerven van aandelen. De totale constellatie ten opzichte van het vitale Nederlandse belang heeft dus gemaakt dat wij hebben willen ingrijpen.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik zal het heel scherp proberen te stellen. Was het doorslaggevend dat het een overheid betrof? Of had het ook een private investeerder kunnen zijn?

Minister **Hoekstra**:
Ik heb het gezegd zoals ik het heb gezegd. De constellatie zoals die bestond, met een combinatie van een aantal grootaandeelhouders, een concurrerende hub elders, de erosie van de governance en het keer op keer op keer niet kunnen verbeteren van de staatsgaranties, heeft gemaakt dat we als een last resort tot de conclusie zijn gekomen, na heel veel praten en na heel veel vragen om een gesprek over elk van de drie onderwerpen, dat er geen andere verstandige keuze was voor de Nederlandse Staat dan deze.

De heer **Alkaya** (SP):
Ik constateer dan dat het dus niet doorslaggevend was, want het was een samenloop van omstandigheden. En dan hebben we met heel veel andere deelnemingen te maken bij organisaties van publiek belang, waarin de aandeelhouders gewoon private instellingen zijn. We hebben met banken te maken waarbij de aandeelhouders een problematische rol spelen. En dan ga ik ervan uit dat de overheid ook dan het Nederlandse publieke belang beschermt, en ook dan niet vies is van ingrijpen.

De **voorzitter**:
Dan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Het resultaat van het debat tussen de heer Sneller en de heer Hoekstra ...

De **voorzitter**:
Gaat u dat samenvatten?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, want het komt er eigenlijk op neer dat de minister klip-en-klaar zegt: het primaire publieke belang van deze deelname is het economische belang. Dat heb ik goed gehoord, denk ik. Dan vraag ik me alleen voor de zekerheid nog even iets af. In het mandje van onderwerpen zit niet die andere

publieke opgave die echt veel belangrijker is op de lange duur, namelijk de CO_2-uitstoot en het budget dat we nog hebben voor Nederland. Dat zit dan neem ik aan niet in het mandje. Klopt dat?

Minister **Hoekstra**:
Maar ik heb nou juist twee dingen uit elkaar willen trekken. We zien allemaal dat in de eenentwintigste eeuw diverse belangrijke onderwerpen vaak hand in hand gaan: het economische belang, het grote klimaatbelang, en in dit geval het belang van omwonenden. Dus dat het op het bredere luchtvaardossier een rol speelt, onderkent natuurlijk iedereen, en zonder meer het kabinet. En niet voor niks is mijn collega Van Nieuwenhuizen daar ontzettend druk mee in de weer. Maar hier ging het er natuurlijk om dat het vitale economische belang van Nederland onder druk stond. Dat is het verschil.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dat begrijp ik, maar dat vitale economische belang in de fossiele sector komt nog veel meer onder druk te staan vanwege de noodzaak om de CO_2-uitstoot te beperken. Dus dat is eigenlijk het overkoepelende belang. De minister gaat daar in onze ogen toch aan voorbij.

Minister **Hoekstra**:
Ja, maar het ging erom ...

De heer **Van Raan** (PvdD):
Sorry, minister, maar misschien het volgende ter verduidelijking. Het gaat dus om het volgende. Past in de rol en verantwoordelijkheid die we nu als aandeelhouder hebben ook dat de minister met zijn partner gaat spreken over krimpscenario's voor de luchtvaart? Ligt dat op tafel?

Minister **Hoekstra**:
Ik heb het weergegeven zoals ik het heb weergegeven. En ik zou er nog eens aan willen herinneren dat we dat ook hebben gescheiden in de situatie zoals die een week geleden nog was. Want ook het 5,9%-belang in KLM hebben we nooit willen aangrijpen — en ik denk dat dat echt terecht is — om de discussie te voeren die wel degelijk relevant is — dat zijn de heer Van Raan en ik zeer met elkaar eens — maar die bij de bredere invulling van de portefeuille van mijn collega hoort.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ik begrijp van de minister dat deze stap, deze ongebruikelijke onorthodoxe transactie, nu voornamelijk genomen is vanwege het vitale economische belang. Tegelijkertijd moeten we wel kijken naar wat de rol van de Staat als aandeelhouder nou betekent voor de toekomst. En dan wil ik toch terug naar de nota over staatsdeelnemingen. Daar staat in dat publieke belangen primair ook door andere instrumenten behartigd kunnen worden zoals wet- en regelgeving en concessies — ik neem aan dat de minister van Infrastructuur daar nog wat over gaat zeggen — maar dat "het aandeelhouderschap kan bijdragen aan de borging, door te beoordelen of de strategie en investeringsvoorstellen van de staatsdeelnemingen in lijn zijn met de publieke belangen". En als ik dat dan weer combineer met het publieke belang zoals dat in de oude nota staat, namelijk dat het publieke belang van Schiphol is om te zorgen voor een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving, dan kan het dus niet anders dan dat de minister moet begrijpen dat in ieder geval GroenLinks en misschien ook andere fracties willen weten hoe de minister zijn aandeelhouderschap ook in de toekomst een rol gaat laten spelen. En dan gaat het dus niet alleen primair om dat economische belang. Dat is belangrijk, maar hoe gaat de minister ook die andere belangen een rol laten spelen als aandeelhouder?

Minister **Hoekstra**:
De vraag begrijp ik, maar ik meen toch echt dat ik die wel beantwoord heb. Want nogmaals, ik zie de bredere problematiek wel. Ik hoor ook helder het woordje "kan" in de opsomming van de heer Snels. Ik hoop dat ik voldoende onder woorden heb kunnen brengen dat wij deze uitzonderlijke stap hebben genomen in een uitzonderlijke situatie, omdat onze overtuiging uiteindelijk is geworden dat er een vitaal economisch belang in het gedrang dreigde te komen.

De **voorzitter**:
Volgens mij heeft u dat echt uitgebreid gezegd. Ik merk dat wij een beetje in herhaling vallen.

Minister **Hoekstra**:
Ik was door de heer Snels wel het stukje over deelnemingenbeleid ingetrokken, dus dat kan ik afmaken. Dan ben ik volgens mij bijna klaar.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ik zou er wel behoefte aan hebben — dat kan op een later moment, wellicht in de Luchtvaartnota dan wel in een aangepaste versie van de nota deelnemingen — dat het kabinet ingaat op deze bredere publieke belangen. Dat hoeft niet nu, maar er is wel een wat breder debat te voeren. Ik zou dat graag willen voeren op een later moment.

Minister **Hoekstra**:
Ik ben gekomen bij het deelnemingenbeleid en zaken die daarmee te maken hebben, en de discussie over wanneer je nou zoiets doet. De 5,9% heb ik genoemd. Niet voor niks heb ik in het antwoord op de Kamervragen nog aangegeven dat dit geen atypische formule is. Ik denk dat alle leden nog een keer hebben gezien hoeveel landen eigenlijk een behoorlijk percentage, soms veel groter dan het onze, in een luchtvaartmaatschappij hebben. De heer Ronnes, de heer Alkaya, de heer Snels, de heer Bruins en anderen vroegen hoe je nou naar de markt kijkt als je weet dat het antwoord altijd is: ça dépend, het hangt ervan af. De ene casus is namelijk gewoon de andere niet. De vrije markt is een uitstekend vertrekpunt; ik zeg met nadruk: vertrekpunt. Je hoeft de geschiedenis maar na te slaan op allerlei andere modellen die geprobeerd zijn en je komt erop uit dat je hier moet beginnen.

Er passen wel twee belangrijke kanttekeningen bij, die de heer Bruins heel terecht heeft gemaakt. Wat mij betreft is de eerste belangrijke kanttekening het hebben van een

strenge marktmeester. Als ik even kijk naar mijn eigen portefeuille, zie ik twee toezichthouders, DNB en AFM, die hard nodig zijn om te zorgen voor prudentieel toezicht en gedragstoezicht. Een marktmeester is dus cruciaal. Er is een tweede kanttekening die erbij past en die er in dit geval nadrukkelijk bij heeft gespeeld. Een aantal leden heeft terecht gezegd: je moet niet naïef zijn en je moet wel bereid zijn om je tafelzilver te verdedigen. De realiteit is nou eenmaal dat wij een klein land zijn, met een middelgrote economie, buitengewoon internationaal, al eeuwenlang handel drijvend met het buitenland, met een aantal hele belangrijke assets, zoals Schiphol en de Rotterdamse haven. Juist een klein land is veel kwetsbaarder voor het kwijtraken van dat soort assets dan veel grotere landen als Duitsland of de Verenigde Staten.

De **voorzitter**:
Volgens mij bent u klaar.

Minister **Hoekstra**:
Nou, voorzitter, u vindt wel vaker dat ik het te lang maak, maar zo expliciet hoor ik dat niet vaak.

De **voorzitter**:
Anders gaat uw telefoon nog een keer ten teken dat u naar bed moet.

Minister **Hoekstra**:
Dat grapje was niet helemaal gemeend, voorzitter. Als u vindt dat ik klaar ben, dan ben ik klaar.

De **voorzitter**:
Nee, nee, u mag uw verhaal afmaken. Ik stel voor dat u dat doet en dat ik de leden dan de gelegenheid geef om te interrumperen, als dat nodig is.

Minister **Hoekstra**:
Volgens mij heb ik daarmee ook antwoord gegeven op de vraag van de heer Bruins. Wij gaan het deelnemingenbeleid dus wel weer evalueren, maar we gaan het niet vanwege deze uitzonderlijke casus nu acuut aanpassen.

De heer Bruins vroeg ook nog om een bredere terugblik op allerlei jaren, ook op de paarse jaren. Anderen vroegen ook nog om een terugblik op wat vorige ministers van Financiën hebben gedaan. Mijn waarneming is echt dat men steeds, in elk tijdgewricht, afgewogen tot keuzes heeft willen komen. Ik zou nog wel heel nadrukkelijk willen zeggen dat mijn voorganger zich op dit dossier ook buitengewoon heeft ingespannen. Op elk van de drie thema's die nu al een paar keer langs zijn gekomen, heeft hij zich zeer ingespannen. Ik heb duidelijk willen maken, ook ten aanzien van de suggesties die hier en daar gedaan werden in de schriftelijke vragen en nu net publiekelijk, dat dat de enige juiste conclusie is.

De heer Ronnes vroeg of we een meerderheidsbelang gaan nemen in URENCO. Het antwoord is nee. De heer Alkaya vroeg wat dit betekent voor de verkoop van ABN AMRO, de Volksbank en Eneco. Dit betekent daar niks voor. PostNL: idem. De heer Snels vroeg of ik bereid ben om de nota deelnemingen eerder door te lichten. Dat debat hebben we volgens mij een keer of drie gevoerd. Hoe vaker we dat debat voeren, hoe dichterbij het moment komt.

Voorzitter. Volgens mij ben ik er dan doorheen.

De **voorzitter**:
Dan kijk ik naar de heer Van der Linde of de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Oudere mensen mogen voor.

De **voorzitter**:
Nou, oudere ...

De heer **Van der Linde** (VVD):
Misschien ben ik wel veel ouder dan u denkt. Ik heb de minister gevraagd naar de invulling van het aandeelhouderschap. Dat heeft hij beantwoord, maar ik heb er ook de vraag bij gesteld of wij nu ook het vertrouwen hebben dat er aan de Franse kant de durf is om de vakbonden te trotseren, de harde klappen te maken die nodig zijn om dit bedrijf lean and mean te maken, de overhead terug te dringen, de personeelskosten te reduceren enzovoorts.

Minister **Hoekstra**:
Mijn overtuiging is echt dat de Fransen het eerste belangrijke onderwerp dat ik steeds heb benoemd, namelijk het zorgen voor een concurrerender, beter functionerende onderneming, exact net zo graag willen als wij. Het zal overigens nog niet zo makkelijk zijn. De heer Van der Linde legt de vinger op de zere plek. Als je de loonkosten per medewerker bij deze onderneming vergelijkt met die bij veel concurrenten in Europa, dan zie je dat die significant hoger zijn. Dat is een gegeven. Het is aan de onderneming en uiteraard in de eerste plaats aan de raad van bestuur om zich daarover te buigen.

De heer **Graus** (PVV):
Ik had gevraagd hoe de minister gaat zorgen voor de borging van de gemaakte afspraken — dat slaat gedeeltelijk op de motie van mijn collega Dijkstra van de VVD — dus dat er geen overheveling plaatsvindt van banen, divisies en de kas. Apart noem ik nog even die staatsgaranties. Ook daar heb ik vragen over gesteld.

Minister **Hoekstra**:
Dat had ik misschien expliciet moeten zeggen tegen de heer Graus. De gesprekken die wij nu gaan voeren over dat lange lijstje dat ook in het perscommuniqué is verschenen, geven ruimte om aan elk van dit soort dingen invulling te geven. Eerlijk is eerlijk: het zal makkelijker geworden zijn om het gesprek over de staatsgaranties te hebben dan in de afgelopen tien jaar. Toen was de resultante van die gesprekken namelijk beperkt; laat ik het zo formuleren. Wij zullen vanzelfsprekend aan de onderneming aangeven — dat heb ik voor een deel ook al gedaan — dat wij verwachten dat we tot andere afspraken kunnen komen.

De heer **Graus** (PVV):
En die borging om de overheveling van banen tegen te gaan? Mijn vertrouwen is gewoon weg. Ik weet zeker dat ze dadelijk weer dingen gaan proberen, ook met die kas. Hoe gaat de minister dat borgen?

Minister **Hoekstra**:
Ik wil eerlijk gezegd niet op heel specifieke onderwerpen ingaan. Wat ik juist wil bereiken, is dat de onderneming concurrerender wordt én dat we de vitale Nederlandse belangen weten te waarborgen. Dat gaat echt in de eerste plaats om de hub en vanzelfsprekend ook om de banen. Daar zullen we het gesprek met de onderneming over aan moeten.

De **voorzitter**:
Tot slot, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Ja, tot slot. Het is een breed aangenomen motie en we hebben vaker dat soort moties ingediend. We maken ons er Kamerbreed veel zorgen over. Ik vind het belangrijk dat we daar een toezegging of iets op kunnen krijgen. Ik heb het gevoel dat de minister dat niet in eerste instantie zo belangrijk vindt, terwijl het van essentieel belang is.

Minister **Hoekstra**:
Ik heb juist willen aangeven dat we het totale palet van de bestuursafspraken, die zogenaamde governance en het aantal mensen in de raad van commissarissen met elkaar gaan doornemen. Ik vind het niet zo netjes om dan drie dagen later in het Nederlandse parlement alvast een paar piketpalen te slaan. Dat is de voorzichtigheid hier.

De **voorzitter**:
Een korte vraag, meneer Van Rooijen.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Ik heb zeven vragen gesteld, die ik ook nog heb genummerd, en ik heb het gevoel dat ik op geen van de zeven vragen antwoord heb gekregen. Maar misschien komt het door de aard van de vragen, die ik toch prudent heb willen formuleren. Misschien vond de minister ze toch te direct, misschien op de Franse manier, om er antwoord op te geven.

Minister **Hoekstra**:
Ik dacht eerlijk gezegd dat ik alles beantwoord had. Als de heer Van Rooijen nou zegt welke dingen hij vooral gemist heeft, dan geef ik er meteen antwoord op.

De **voorzitter**:
U gaat het niet weer voorlezen hè.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Nee hoor, voorzitter. Ik heb er slechts op willen wijzen dat ik duidelijk een aantal vragen heb gesteld ...

De **voorzitter**:
Als u even snel aangeeft ...

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Dat vind ik een beetje lastig. Ik vraag me af of ik het anders niet schriftelijk kan doen.

De **voorzitter**:
Dat is altijd goed.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Misschien dat de minister mijn vragen zo ervaren heeft dat hij er drie dagen erna, zoals hij net zegt, beter helemaal niets over kan zeggen. Als hij mij zegt dat hij daarom de vragen niet beantwoord heeft, dan kan ik daar nog wel begrip voor opbrengen.

Minister **Hoekstra**:
Zo word je altijd ergens in gerommeld waar je niet wil uitkomen. Ik dacht eerlijk gezegd dat juist heel veel leden vergelijkbare vragen hebben gesteld. Iets minder dan anders heb ik elke keer persoon voor persoon benoemd wie de vraag heeft gesteld. Ik zal dat recept acuut weer aanpassen, want ik begrijp dat dat tot misverstanden leidt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen neem ik ook dankbaar de complimenten in ontvangst die zijn uitgesproken in de richting van collega Hoekstra en mijzelf. Maar ik zou die ook graag willen overbrengen aan de ambtelijke ondersteuning. Die is nog niet expliciet genoemd. Niet alleen van het ministerie van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook van EZK en AZ hebben mensen in de afgelopen tijd allemaal snoeihard gewerkt. Ik denk dat die ook een compliment verdienen.

Een vraag die ook een beetje procesgerelateerd was, is: heeft de minister van IenW ook contact gehad met haar Franse collega? Jawel, dat is de minister van Transport, madame Elisabeth Borne. Ik heb regelmatig contact met haar gehad en marge van Transportraden en wat al dies meer zij. Ik heb haar ook geïnformeerd over de onorthodoxe transactie, zoals die vandaag al een paar keer is genoemd. Op de vrijdagochtend dat collega Hoekstra bij zijn collega Le Maire op bezoek was, heb ik telefonisch contact gehad met mevrouw Borne en het nog een keer nader toegelicht. Dat was een heel plezierig gesprek, kan ik u melden, dat heel nuchter en pragmatisch in elkaar stak. Daarbij hebben we ook geconstateerd dat het heel belangrijk is dat wij liefst met zijn vieren optrekken in het proces vanaf nu: hoe gaan we gezamenlijk om met Air France-KLM, hoe zorgen we gezamenlijk dat dit de topairlinecombinatie van Europa wordt, wat is daarvoor nodig, hoe kunnen we elkaar breder helpen op andere dossiers op het luchtvaartterrein? Ik noem een voorbeeld. Het zal de financieel woordvoerders mis-

schien niet bekend in de oren klinken, maar een heleboel luchtvaartwoordvoerders, die ik hier toch ook zie, zeker wel. Een onderwerp als de Single European Sky is ook goed voor het klimaat; dat zal de heer Van Raan ondersteunen: hoe kun je wat efficiënter vliegen in Europa en al dat soort zaken. We kunnen daar natuurlijk gezamenlijk in optrekken in het Brusselse. Dat geldt ook voor hoe we nu omgaan met de nieuwe situatie bij Air France-KLM.

Door meerdere leden, onder anderen de heer Snels, is gevraagd in hoeverre het besluit om aandelen te kopen gekoppeld is aan het besluit over de groei van Schiphol. Daar kan ik heel duidelijk over zijn: daar heeft het niets mee te maken. Onlangs is er weer gesproken over de groei op Schiphol. Ik heb daar gerefereerd aan wat daarover in het regeerakkoord is opgenomen, te weten dat er groei op Schiphol mogelijk is, gekoppeld aan hinderbeperking, en dat daar de focus van het kabinet op ligt. We zijn zeer geporteerd van slimmere, stillere en meer duurzame vliegtuigen. Ik zal daar zo meteen nog iets meer over zeggen. Dat is van het grootste belang, als je het hebt over het publieke belang. Het is net in het debat met collega Hoekstra al uitgebreid gewisseld. In dit verband ging het vooral om de banen, om de toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie, om de goede bereikbaarheid, om de netwerkkwaliteit en om de hubfunctie. Al die termen zijn al uitgebreid gewisseld.

Dan de relatie met de klimaatopgave. We doen daar natuurlijk ontzettend veel aan ... Ik weet niet of ik het misschien even zal afmaken.

De **voorzitter**:
Ja, misschien is het goed dat u dit eerst afmaakt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
De situatie zoals die nu is ontstaan met de extra aandelen die we nu hebben in Air France-KLM voegt niets toe en doet ook niets af aan mijn inspanningen om de luchtvaartsector te verduurzamen. Daar zijn we mee bezig in internationaal verband, in ICAO, en in Europees verband, in EASA en met de collega's. Ik ben daar met collega Snel — je moet hier enorm opletten met al die namen — mee bezig waar het gaat om het voor elkaar krijgen van de vliegbelastingen, liefst geharmoniseerd, in Europa. We zijn daar ontzettend veel mee aan het doen aan onze Duurzame Luchtvaarttafel, waarover ik de Kamer over niet al te lange tijd zal informeren. We zullen met een ambitieus pakket komen. Dat begint met het vervoer van en naar de luchthaven, de luchthavens zelf, de gebouwen en het transport op de luchthavens, waar Schiphol overigens al een heel goed voorbeeld laat zien.

Dat geldt natuurlijk ook voor de airlines. De heer Graus noemde het al: KLM is bepaald niet het vieste jongetje uit de klas. Sterker nog, die staat er gewoon hartstikke goed voor. Door het CDA werd nog over biokerosine gesproken. We hebben al vaker gezegd dat we het eigenlijk van den gekke vinden dat KLM dat alleen in Los Angeles kan tanken en dat we daar zelf niets aan kunnen doen, dus daar kijken we ook uitdrukkelijk wat we kunnen doen. We proberen bij het NLR alles wat er aan onderzoek gedaan kan worden ten aanzien van elektrisch vliegen te stimuleren, ook al is het maar voor de kleinere vliegtuigen in het begin. Alle kleine beetjes helpen. We zetten daar voor de General Aviation volop op in.

Met collega Van Veldhoven kijk ik natuurlijk uitdrukkelijk naar substitutie. U heeft vandaag nog een motie aangenomen in de Kamer ten aanzien van de trein voor de korte afstanden. We zijn in gesprek met zowel Schiphol als met KLM en NS om te kijken hoe het treinproduct verbeterd kan worden en hoe je kunt komen tot de mogelijkheid om bijvoorbeeld gecombineerd te boeken. Ik noem maar iets: een Mexicaan die naar Brussel wil en dat via Amsterdam doet, kan vanuit Mexico met geen mogelijkheid via NS International of de Thalys die reis in één keer boeken. We kijken ook uitdrukkelijk naar dat soort dingen, naar hoe je dat product kunt verbeteren.

Verder kijken we natuurlijk ook naar de bredere luchtvaart en wat we daar nog kunnen doen. Wat kun je bijvoorbeeld doen bij dat elektrisch taxiën? Een grote Boeing verbruikt 200.000 liter kerosine per jaar alleen aan het taxiën. Stel dat we dat elektrisch kunnen maken. Zo zijn er tal van zaken waar we actief mee bezig zijn.

Hoe gaat zich dat nou vertalen in dat aandeelhouderschap, zie ik de heer Snels denken. Ik denk dat hij daar zelf eigenlijk al een heel goede suggestie voor doet. We zijn met een uitgebreid participatieproces bezig rondom de Luchtvaartnota. Dat gaan we, overigens ook op aanraden van de Kamer — zijn collega Kröger heeft daar het hardst aan getrokken — middels een plan-MER doen. Als we met zijn allen een toekomstvisie ten aanzien van de luchtvaart in Nederland hebben vastgesteld, lijkt het me heel logisch dat we ons daar met ons allen aan gaan houden en dat het aandeelhouderschap niet gaat afwijken van het beleid dat wij zelf met de luchtvaart voor ogen hebben. Ik denk dat het heel goed is als we het een beetje in dat licht plaatsen.

Ik zie hier ook nog staan dat we op 4 april aanstaande een algemeen overleg Duurzame luchtvaart hebben. Hopelijk heb ik u dan al de brief kunnen sturen over het klimaatbeleid ten aanzien van de luchtvaart.

Er is nog gevraagd of ik aan kan geven wat de gevolgen zouden zijn als de hubfunctie van Schiphol verdwijnt en of er voorbeelden zijn in Europa waar dat is gebeurd. SEO heeft dat berekend en volgens dat onderzoek zou de internationale bereikbaarheid van Nederland aanzienlijk verslechteren. We kunnen ons dat eigenlijk ook allemaal wel voorstellen. 40% van het verkeer zou verdwijnen en daarbij gaat het ook nog eens een keer vooral om de intercontinentale bestemmingen. In datzelfde onderzoek is wat andere Europese luchthavens betreft ook het volgende gebleken. Een aantal van u noemde de voorbeelden van Brussel en Sabena, en Zürich en Swissair. Daar heb je niet alleen kunnen zien dat er veel is weggevallen, maar ook dat ze niet in staat zijn geweest om die hubfunctie terug te winnen. In de eerste vijf jaar na het verdwijnen van de hubfunctie nam het aantal vluchten op die luchthavens met gemiddeld 20% tot 30% af.

Dan is er ook nog gevraagd of een andere luchtvaartmaatschappij het hubnetwerk van KLM kan overnemen, mocht KLM wegvallen. Het is eigenlijk vrijwel onmogelijk dat een andere luchtvaartmaatschappij de rol van KLM als homecarrier/hubcarrier kan overnemen. Daar zijn meerdere redenen voor, onder andere de verkeersrechten. Alleen in Nederland gevestigde EU-luchtvaartmaatschappijen kunnen gebruikmaken van de verkeersrechten in de circa 130 bilaterale luchtvaartverdragen die Nederland heeft gesloten

met derde landen. Verder zou het verkrijgen van een uitgebreid en samenhangend pakket slots een heel belangrijke reden zijn, want de slots van de overgrote meerderheid van de vluchten die bijvoorbeeld op Schiphol plaatsvinden, zijn in handen van KLM. Met die slots verwerf je historische rechten. Stel dat KLM in een worstcasehorrorscenario in een faillissement terecht zou komen, dan zouden die slots allemaal weer vrij door de onafhankelijke slotcoördinator moeten worden verdeeld. Dan krijg je dus nooit meer die strategische concentratie bij elkaar. Dan zou je een enorme verbrokkeling krijgen waarbij geen enkele maatschappij meer voldoende slots zou kunnen krijgen om de benodigde hoeveelheid optimaal aansluitende vluchten te krijgen. Dan heb je het verder nog over investeringskosten, grondafhandelingsfaciliteiten enzovoorts, wat het ook allemaal reuze ingewikkeld zou maken.

Dan is er nog gevraagd hoe het staat met de pogingen om de staatsgaranties te herbevestigen en te versterken. Wat geldt er nu nog aan staatsgaranties? De staatsgaranties uit 2003 golden voor vijf en sommige voor acht jaar. Op initiatief van de Nederlandse Staat zijn de belangrijkste staatsgaranties uit 2003 met een MoU uit 2010 verlengd voor een onbepaalde tijd maar, zoals een aantal van u al heeft genoemd, met een aan Franse kant enkelvoudige opzegtermijn van negen maanden. De Kamer is daar in het verleden al over geïnformeerd. Belangrijke garanties die nu nog steeds gelden, zijn dat KLM in Nederland gevestigd blijft en hier de thuisbasis heeft. KLM houdt bestaande operationele en andere Nederlandse vergunningen en zet zich in om bestaande routevergunningen te behouden. Air France-KLM opereert met een multihubsysteem — dat is een hele cruciale — met Schiphol en Parijs Charles de Gaulle als hoekstenen. Zoals collega Hoekstra net al vermeldde en wij in de Kamerbrief hebben geschreven, zijn wij nu in gesprek met Air France-KLM over de versterking van die staatsgaranties. Ik ben het zeer met collega Hoekstra eens dat we nu een wat stevigere positie aan tafel hebben om hierover te spreken. Ik hoop dat wij u daar ergens in de zomer iets concreters over kunnen melden. Daar kan ik nu niet al te veel op vooruitlopen, want dat zou het proces verstoren. Wij moeten die gesprekken gewoon samen aangaan.

Hoe beoordeelt het kabinet de strategie uit 2003 en 2010, vroeg de heer Sneller. Hadden wij dat achteraf bezien niet beter kunnen doen? De Nederlandse Staat heeft aan de goedkeuring van de fusie in 2003 voorwaarden verbonden om de publieke belangen die met KLM zijn gemoeid te borgen. Dat waren tijdelijke afspraken. Op initiatief van de Nederlandse Staat zijn er in 2010 een aantal verlengd. Wij moeten ons ook goed realiseren dat het toentertijd lastige omstandigheden waren. Het was geen luxepositie van waaruit KLM de fusie is aangegaan. Collega Hoekstra heeft daar ook al het een en ander over geschetst. Dat was bepaald niet de bovenliggende partij; laten we het zo formuleren. In de periode naderhand is ook gebleken dat de garanties in de afgelopen jaren voldoende waren, want de fusie met Air France heeft KLM, Schiphol en de Nederlandse economie ook veel goeds gebracht. We brengen als ministerie jaarlijks de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO naar de Kamer, en die laat dat zien; ook vandaag is die monitor weer verstuurd. Het meest duidelijke voorbeeld daarvan zijn de resultaten van KLM. De fusie heeft veel extra klanten opgeleverd en geleid tot een stukje kostenbesparing. Dat neemt niet weg dat dat zowel bij KLM als bij Air France nog verder zal moeten gebeuren. De laatste jaren hebben we geconstateerd dat bestaande afspraken toch te weinig zekerheid bieden voor de toekomst en we gewoon te weinig invloed hebben om het Nederlandse belang goed te kunnen behartigen. Het voorbeeld rondom de toetreding van Delta Airlines en China Eastern is hier al voldoende gewisseld.

De heer Alkaya heeft nog gevraagd waarom er in 2003 niet is overwogen om een belang in de holding te nemen. Zijn daar nota's over? In die periode is dat, zover wij dat hebben kunnen achterhalen — je weet natuurlijk nooit wat er in de hoofden van mensen is omgegaan — niet overwogen. Zowel Frankrijk als Nederland dacht toen juist meer aan afbouw van de aandelenbelangen in Air France en KLM. Daarover werden ook afspraken gemaakt. Frankrijk ging van 54% naar onder de 20% en Nederland ging van 14% van 5,9% in KLM. De maatschappelijke trend was toen dus sterk in de richting van privatisering. In het kader van een WOB-verzoek in 2015 zijn wij al eens nagegaan of er onderzoeken zijn gedaan naar wel of niet een aandelenbelang in de holding Air France-KLM in 2003. Daarover hebben we dus niets kunnen vinden.

Dan is nog één vraag van de heer Kuzu. Die zie ik niet meer in de zaal, maar ik zal toch maar even de vraag beantwoorden. Hij heeft nog een vraag gesteld over de State Assurances Committee onder voorzitterschap van de heer Wiegel. Waarom heeft die niet opgetreden om belangen te verdedigen? Dan heeft de heer Kuzu een verkeerde voorstelling van wat de State Assurances Committee zou moeten doen, want die dient juist op te treden als de Nederlandse Staat een zaak aanhangig maakt waarin de Staat van mening is dat Air France-KLM de afspraken niet nakomt. Dat is tot op heden niet voorgekomen, want Air France heeft zich wel aan die state assurances gehouden en ze nageleefd. Dat zie je ook terug in het feit dat het KLM-netwerk op Schiphol veel sterker is gegroeid dan dat van Air France op Charles de Gaulle in Parijs. Dus het comité heeft simpelweg niet actief op hoeven te treden. Het komt wel elk jaar bijeen met vertegenwoordigers uit de top van KLM en Air France-KLM om de ontwikkelingen te bespreken. Er is dus een jaarlijks rapport, maar daar is nog geen verdere actie op nodig geweest.

Voorzitter. Dat waren de vragen, voor zover ik ze had verzameld.

De **voorzitter**:
Ik dacht dat de heer Sneller ... Nee? Dat doet u in tweede termijn? Dat hoor ik graag. Dan de heer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dank voor de toezegging om in de Luchtvaartnota ook in te gaan op de Staat als aandeelhouder en op welke plek die krijgt in het luchtvaartbeleid. Eigenlijk gaf de minister zelf een heel mooi voorbeeld naar aanleiding van die aangenomen motie vanmiddag om alternatieven voor die korte afstanden te zoeken. Die gesprekken met KLM, met Schiphol en met de NS voert de minister natuurlijk als aandeelhouder. Dat vind ik eigenlijk een mooi voorbeeld van hoe je als aandeelhouder gesprekken kunt voeren met bedrijven om publieke belangen te borgen. Ik snap dat de minister van Financiën wacht op de beleidsdoorlichting voor de Nota Staatsdeelnemingen. Daar heb ik begrip voor. Maar ik vraag om de toezegging om dit hele specifieke nieuwe aandeel-

houderschap in Air France-KLM ook te betrekken in de Luchtvaartnota en bij de vraag welke publieke belangen daarmee gemoeid zijn.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Nu draait de heer Snels het een beetje om. Ik snap wel dat hij dat zo probeert, maar ik denk dat de juiste volgorde als volgt is. Eerst moeten we me elkaar in de Luchtvaartnota gezamenlijk het beleid vaststellen. Daarvan heb ik gezegd dat het wel heel vreemd zou zijn als vervolgens de aandeelhouder, in dit geval vervult de minister van Financiën die rol, zich op een andere manier zou gaan gedragen dan wij met z'n allen als luchtvaartbeleid hebben vastgesteld. Maar u heeft het bijvoorbeeld over het substitutieverhaal met de trein versus het vliegtuig. Dat doet niet de aandeelhouder. Daar is niet de heer Hoekstra mee actief. Dat doe ik vanuit het luchtvaartbeleid waarvoor ik verantwoordelijk ben. De staatssecretaris doet dat vanuit haar betrokkenheid bij het spoordossier. Dat doen we dus vanuit de beleidsinhoudelijke kant. Ik denk dat dat ook de goede volgorde is. We bepalen eerst het beleid met elkaar, en ik neem aan dat de aandeelhouder zich dan niet ineens heel anders ten opzichte daarvan gaat gedragen.

De **voorzitter**:
Tot slot, de heer Snels.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat lijkt mij een wat merkwaardig argument, want in de Luchtvaartnota zul je bij het beleid ook moeten vaststellen welke instrumenten je daarvoor gebruikt. Het aandeelhouderschap zou een van de argumenten kunnen zijn. Het lijkt mij dus voor de hand liggend om daar in ieder geval ook aandacht aan te besteden. Ik dacht dat ik die toezegging had, maar die wordt weer een beetje ingetrokken, begrijp ik.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
U blijft het heel creatief proberen. Nee, uiteraard is de wijze waarop je het beleid denkt te realiseren een onderdeel van het luchtvaartbeleid. Mocht daaruit komen dat het aandeelhouderschap op wat voor manier dan ook het meest geëigende middel daarvoor is, dan zullen we dat uiteraard opvolgen, maar wel in die volgende. Vooralsnog hebben we nog geen luchtvaartnota waarin dat staat, dus het zou een beetje gek zijn als collega Hoekstra nu al met boodschappen op pad werd gestuurd die nog niet eens zijn vastgesteld. Maar dat het als een instrument aan de orde kan komen, lijkt me prima.

De **voorzitter**:
Een korte vraag, de heer Van Rooijen.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Wij hadden in de schriftelijke voorbereiding gevraagd naar de luchtvaartverdragen. We hebben daarop het volgende antwoord gekregen: "De EU heeft verschillende EU-brede luchtvaartovereenkomsten afgesloten met derde landen. Onder deze verdragen zouden vluchten en landingsrechten van Schiphol naar Parijs verplaatst kunnen worden, omdat die luchtvaartovereenkomsten flexibeler zijn." Ik zal de rest maar even niet citeren.

De **voorzitter**:
Nee.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Voorzitter, ik houd het heel kort, zoals u merkt. Mijn vraag is eigenlijk: hoe groot is dat risico? Men kan dan toch ook nog vluchten onderling zo verschuiven dat Air France ze van KLM overneemt. Dat mag ook nog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
In veel bilaterale luchtvaartverdragen zitten inmiddels inderdaad ook EU-bepalingen over eigendom en zeggenschap. Met sommige landen zijn er nu ook EU-luchtvaartverdragen in plaats van bilaterale verdragen, maar er zijn ook belangrijke luchtvaartlanden die nationale eigendom en zeggenschap blijven eisen. Rusland is daar een voorbeeld van. Dat zou bijvoorbeeld vluchten naar Azië vanaf Schiphol over Russisch grondgebied onmogelijk maken voor een buitenlandse maatschappij. Het blijft dus toch nog steeds heel erg belangrijk dat we die nationale verdragen ook goed in stand houden, want, nogmaals, daar is het EU-recht met EU-verdragen niet echt een alternatief voor.

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Die EU-verdragen met derde landen maken het mogelijk en laten het toe dat die verschuivingen plaatsvinden. Mijn vraag is of dat een risico is dat het kabinet serieus neemt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Wij kijken natuurlijk voortdurend op alle dossiers naar de subsidiariteit. We hebben daar onlangs in het kader van de brexit ook weer heel goed naar gekeken. Dan stel je vast dat er op het luchtvaartterrein ook hele belangrijke nationale competenties zijn die we ook graag willen vasthouden.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Daarmee zijn we toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef de heer Alkaya namens de SP-fractie het woord.

De heer **Alkaya** (SP):
Dank, voorzitter. Al met al toch fijn om te zien dat het heilige en naïeve geloof in de markt in deze Kamer afneemt. Nu links, de PVV en de confessionele partijen kritische kanttekeningen bij de markt plaatsen, lijkt daar toch een Kamermeerderheid voor te ontstaan. Dat is fijn.

Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het afstand nemen van veel bedrijven waar de Staat vroeger een aandeel in had, zoals de Postbank, PostNL en KLM, niet de voordelen heeft gebracht waar kabinetten destijds op rekenden;

van mening dat het publieke belang gewaarborgd dient te worden door de Staat;

verzoekt de regering verdere privatiseringen van staatsdeelnemingen te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (35148, 31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat er duidelijkheid moet komen over de gang van zaken en de consequenties van het samengaan van KLM met Air France in 2003;

van mening dat het nodig is dat de Tweede Kamer een diepgaand inzicht verwerft in de rol van de betrokken bewindspersonen, private actoren en haar eigen rol hierin;

spreekt uit dat een parlementair onderzoek naar het samengaan van KLM met Air France dient plaats te vinden;

verzoekt het Presidium voorstellen te doen over de opzet en vorm van het onderzoek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (35148, 31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat pas in 2020 een beleidsdoorlichting van het begrotingsartikel over staatsdeelnemingen zal plaatsvinden;

van mening dat de criteria in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 om een deelneming aan te gaan geactualiseerd dienen te worden;

verzoekt de regering ten spoedigste de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 te herzien en voor de zomer naar de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (35148, 31936).

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Nijboer namens de PvdA.

☐

De heer **Nijboer** (PvdA):
Voorzitter, dank u wel. Ik heb in de eerste termijn al aangegeven dat het publieke belang voor de PvdA-fractie leidend zou zijn in deze discussie. Volgens de PvdA staat dat wat betreft werkgelegenheid en het belang van het netwerk buiten kijf, dus wij zullen deze deelneming steunen.

Ten aanzien van het budgetrecht en de informatiepositie van de Kamer vind ik wel dat het kabinet lichtvaardig is omgegaan met die zware zaken die bij de Kamer berusten en waarbij het niet aan het kabinet is om daarover te oordelen. We hebben heel wat staatsrechtelijke novums gezien. Ik zou daar de blauwe brief aan de Kamer, waar de minister over begon, niet aan toe willen voegen. Ik vind echt dat dit beter en zorgvuldiger moet. De minister beweerde hier dat er geen formele commissievergadering is geweest — dan kan de Kamer dus niet geïnformeerd zijn geweest — terwijl hij tegelijkertijd beweerde dat dit wel zo was. Fractievoorzitters mochten niet worden geïnformeerd, de griffier was er niet bij, er zijn collega's uitgenodigd die anders waarschijnlijk niet uitgenodigd waren geweest en andersom. Kortom, ik vind dat de minister zich te veel door juristen en marktjuristen heeft laten leiden en te weinig door de parlementaire verhoudingen. Dat zou anders moeten. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het budgetrecht en de informatievoorziening van de Kamer elementair zijn in ons parlementaire stelsel;

overwegende dat het kabinet niet alle onderdelen van het informatieprotocol van de commissie-De Wit opvolgde;

overwegende dat de Tweede Kamer daarnaast meermaals de wens heeft uitgesproken van vertrouwelijke commissievergaderingen een verslag te laten maken;

verzoekt het kabinet in voorkomende gevallen het informatieprotocol nauwgezet na te leven en verslag te leggen van vertrouwelijke commissievergaderingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Nijboer en Snels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (35148, 31936).

De heer **Nijboer** (PvdA):
Voorzitter. Tot slot heb ik nog een tweede motie.

De **voorzitter**:
Heeft u een vraag over de motie, meneer Van der Linde? Dan mag u nu een vraag stellen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Ik heb het er een beetje moeilijk mee. Ergens wil ik die motie graag steunen, vooral met het idee dat we een verslag maken en dat de griffier hier een volgende keer bij is. Alleen, met de bewoording die de heer Nijboer eraan geeft, namelijk dat de minister lichtvaardig tot deze beslissing kwam, maakt hij het me wel erg moeilijk om deze motie te steunen. Als de heer Nijboer daar afstand van wil doen, heb ik het wat makkelijker.

De heer **Nijboer** (PvdA):
De motie ziet op toekomstige gevallen, dus dat hoeft u wat mij betreft niet in de context van de motie te lezen. "Lichtvaardig" staat ook niet in de motie. Ik vind wel dat ik een oordeel mag hebben als PvdA over het optreden en de keuzes ten aanzien van de informatievoorziening. Ik heb aangegeven dat ik een heel groot verschil zie tussen een bank redden, daar maanden mee bezig zijn en hoe dat is uitgevoerd, ook naar aanleiding van commissie-De Wit, en een aandelenbelang nemen in een luchtvaartmaatschappij, wat ik toch echt van een andere orde vind, waar de Kamer slordiger over geïnformeerd is. Daar heb ik "lichtzinnig" als term aan meegegeven. Die term staat niet in de motie. U hoeft die term wat mij betreft niet te onderschrijven als u de motie wil steunen, want die motie gaat alleen over toekomstige gevallen. Maar het is wel mijn oordeel over hoe dit proces is verlopen.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Dan wacht ik de reactie van de minister eerst af.

De **voorzitter**:
Gaat u verder, meneer Nijboer.

De heer **Nijboer** (PvdA):
De motie wordt er verder niet anders van.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat na de aankoop van de aandelen in de holding van Air France-KLM een bredere discussie over het staatsdeelnemingenbeleid gewenst is;

overwegende dat de economie net als de visie op de rol van de overheid aan verandering onderhevig is;

overwegende dat naast regulering ook staatsdeelnemingen een effectieve methode kunnen zijn om publieke belangen te borgen;

verzoekt het kabinet een nieuwe nota deelnemingenbeleid op te stellen en de Kamer daarover voor eind 2019 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (35148, 31936).

De heer **Nijboer** (PvdA):
Toen ik hierheen liep, dacht ik: deze motie lijkt vrij veel op de motie van de heer Alkaya. Maar ik wist natuurlijk niet van tevoren dat hij die zou indienen. Misschien schuiven we ze dus nog in elkaar.

De **voorzitter**:
Dat is altijd goed.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Want met dubbele moties schieten we allemaal niet zo vreselijk veel op.

De **voorzitter**:
Zo is dat.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De heer Snels namens GroenLinks.

□

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. Volgens mij ging dit debat behalve over de luchtvaart en Air France-KLM eigenlijk over twee termen. Ten eerste ging het over economische dogma's en de vraag of we daar afscheid van hebben genomen. De heer Bruins had een prachtige eerste termijn, van de

geschiedenis van de Paarse jaren tot aan het onderzoek van Roel Kuiper in de Eerste Kamer. Volgens mij is het vooral ook een politiek dogma geweest dat marktwerking altijd beter is dan staatsoptreden, want de economische wetenschap is gebaseerd op het feit dat de markt niet goed werkt. Maar ik begrijp dat er in de Kamer wat aarzeling is over de vraag of we daar nou definitief afscheid van hebben genomen.

Belangrijker vind ik het debat over economische belangen, want ook daar draait het debat vooral om. Volgens mij is dat ook precies het politieke debat dat we zouden moeten voeren, want economische belangen zijn wat mij betreft te eng geformuleerd. Het gaat over het publieke belang, en wat een publiek belang is, dat is waar we hier in de Kamer met alles wat we in ons hebben het debat over zouden moeten voeren. Ik vind dat dat ook nog vrij aarzelend tot stand komt. Concreet over deze casus heb ik daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering aandelen Air France-KLM heeft aangeschaft om het publieke belang te dienen;

van mening dat het publieke belang uit meer bestaat dan alleen de bedrijfseconomische belangen van Air France-KLM en Schiphol en uit meer dan alleen de macro-economische belangen die verbonden zijn aan de positie van Schiphol;

verzoekt de regering om, naast de andere instrumenten die zij heeft, haar rol als aandeelhouder mede te gebruiken om Air France-KLM en Schiphol bij te laten dragen aan de verduurzaming van onze economie en samenleving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Snels, Kröger en Nijboer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (35148, 31936).

De heer **Snels** (GroenLinks):
Mag ik nog één ... Sorry, voorzitter. Ik viel u in de rede. Mag ik nog één concrete vraag stellen? Ik was wat ontevreden over het antwoord over die 25 miljoen, die 6,9% fee die betaald is voor dat grote pakket aandelen. Nou hoeft de minister dat niet per se in tweede termijn te doen, maar ik ben toch wel benieuwd hoe dat zit, aan wie er betaald is, of dat nou EMU-relevant is en hoe dat in de begroting komt te staan.

De **voorzitter**:
Misschien kan dat schriftelijk gedaan worden, bedoelt u.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Ja, want 25 miljoen is toch een behoorlijk bedrag.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van der Linde namens de VVD.

De heer **Van der Linde** (VVD):
Voorzitter. We besluiten vanavond over een incidentele suppletoire begrotingswijziging over een bijzondere transactie, een transactie die de volle steun van de VVD heeft; ik herhaal dat nog graag. Dat maakt het niet minder belangrijk dat we dit debat voeren en dat we uitgebreid spreken over alle implicaties van wat er nu voorligt. Er zijn nog twee punten waar ik nog even op in wou zoomen.

Het ene is dat informatieprotocol. Ik zei al: het wordt nooit ideaal. De minister moest nu eenmaal een paar keuzes maken en heeft dat naar mijn smaak zeer integer gedaan, en zeker niet lichtvaardig. Ik vind het wel terecht dat we op dit punt nog wat huiswerk gaan maken met elkaar. Dan gaat het met name over het verslag en de positie van de griffier daarbij, en de blauwe brief die uit het niets naar voren kwam. Ik hoop dat we daar een kopie van kunnen krijgen.

Ik heb eerder gezegd dat staatsdeelnemingen een noodzakelijk kwaad zijn. Het is niet je eerste keuze. Als je het doet, moet er een dringende reden voor zijn en moet het bij voorkeur tijdelijk zijn. Je gedraagt je als zakelijke aandeelhouder en je houdt een beetje afstand. Wat betreft de tijdelijkheid begrijp ik heel goed dat de minister van Financiën zich nu nog niet in zijn kaarten wil laten kijken over een gelijktijdige exit samen met de Fransen. Maar laat ik het dan zo zeggen: de VVD houdt dat perspectief graag voor ogen, net als bij al die andere staatsdeelnemingen. Ook namens mijn collega Remco Dijkstra wil ik graag grote waardering uitspreken richting de ambtenaren die hieraan gewerkt hebben, van alle drie de departementen. Ik weet als geen ander hoe het is om je het hawiewawie te werken aan zo'n transactie. En als je dan eenmaal klaar bent en de champagne open hebt getrokken, moet je ook nog een heel weekend lastige Kamervragen beantwoorden. Ik heb daar buitengewoon veel respect voor. Dat wil ik gezegd hebben.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Ze knikken van ja, dus kennelijk is het herkenbaar. Iets met champagne? Nee. De heer Van Rooijen, o nee, de heer Van Raan. U bent aan de beurt, meneer Van Raan, namens de Partij voor de Dieren.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dank u wel, voorzitter. Dank voor de vele antwoorden. We hebben geïnvesteerd in een fossiele industrie die in een race naar de bodem zit met een CO_2-voetafdruk die niet afneemt, maar eerder toeneemt en in een sector die gericht is op groei. Dat vinden we een onverantwoordelijke aankoop aan het einde van een tijdperk. Daarom heb ik drie moties.

Misschien is er daarna nog tijd voor wat stichtelijke woorden, maar ik betwijfel dat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland een maximale inspanning moet leveren om de opwarming van de aarde te beperken en te voldoen aan de doelstelling van het Parijsakkoord;

constaterende dat de Nederlandse Staat 744 miljoen euro heeft uitgegeven aan aandelen in een vervuilend luchtvaartbedrijf;

verzoekt de regering om haar invloed op Air France-KLM aan te wenden om het bedrijf aan te sporen zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen en een maximale bijdrage te leveren aan het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 1,5°C,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (35148, 31936).

De heer Snels heeft een vraag over de vorige motie.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Als ik het goed begrijp — maar dat gaat heel snel bij het voorlezen van zo'n motie — vraagt de heer Van Raan het kabinet om het aandeelhouderschap in te zetten om Air France en de luchtvaart aan milieu- en klimaatgrenzen te houden. Dat stond toch in de motie?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, ik denk dat je dat zo kan stellen. Ja.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Dat betekent dus — zo heb ik mijn eigen motie net ingediend — dat ook de heer Van Raan uiteindelijk deze stap van het kabinet steunt.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nee, het zit als volgt. Wij vinden de aankoop onverantwoordelijk. Dat heb ik toegelicht. Het is een verkeerde investering. Als je die invloed nu wel hebt, moet je die ook gebruiken. Have your cake and eat it! Ik hoor dat in de zaal gezegd worden en ik kan dat wel onderschrijven. Als je nu wel dat aandeelhouderschap hebt, ook nog eens van een fossiel bedrijf, zou het toch heel raar zijn als je die invloed niet gebruikt om de groei van die sector te beperken? Daar gaat de volgende motie over, want dat is wat nodig is voor het klimaat. Volgens mij is GroenLinks het eens met de Partij voor de Dieren. GroenLinks is nog niet zo ver dat ze ook aan krimp van de luchtvaart zou denken, maar dat komt nog wel.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Het verschil is wel dat ik probeer om consequent te zijn. Als je het kabinet opdracht geeft om het aandeelhouderschap te gebruiken voor het dienen van een publiek belang, dan zul je volgens mij akkoord moeten gaan met het feit dat de Staat een aandeel neemt in een onderneming. Want dan ben je consequent en consistent, lijkt mij.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ik heb geen vraag gehoord.

De **voorzitter**:
Goed. Dan de volgende motie.

De heer **Van Raan** (PvdD):
En ik ben het er ook niet mee eens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij ongewijzigd beleid de uitstoot van de luchtvaartsector de komende jaren zal stijgen;

constaterende dat de uitstoot van de luchtvaartsector moet krimpen om de opwarming van de aarde zo veel mogelijk te beperken;

overwegende dat een krimp van het aantal vluchten daarbij niet kan worden uitgesloten om voldoende uitstootreductie te realiseren;

verzoekt de regering om haar invloed op Air France-KLM aan te wenden om het bedrijf aan te sporen zich strategisch voor te bereiden op een scenario waarin de luchtvaartsector te maken krijgt met een krimp van het aantal vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (35148, 31936).

De heer **Graus** (PVV):
Ik vind dit toch een beetje raar. Ik zeg in mijn betoog dat KLM al veertien jaar een van de meest duurzame, schone en beste luchtvaartmaatschappijen is. Ze zijn twaalf keer nummer één van de wereld geworden. Het is toch een beetje raar dat we dan juist KLM de duimschroeven gaan aandraaien? Ik zou zeggen: meneer Van Raan, ga naar China en pak die Aziaten en die kamelenlanden aan, maar laat KLM hier gewoon buiten. Ik vind dit echt te gek voor woorden.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Ja, ik heb wederom geen vraag gehoord; hooguit een aansporing om te verhuizen. Maar ik zal dit niet opvolgen.

De **voorzitter**:
De heer Graus, tot slot.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Maar ik wil er ook wel serieus op ingaan. Kijk, het feit dat je eerste bent in een hele vervuilende sector, zegt mij niet zoveel. Het betekent nog steeds dat je in een vervuilende sector zit.

De **voorzitter**:
Bent u klaar?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nee.

De **voorzitter**:
Gaat u verder. Laatste motie. De heer Graus?

De heer **Graus** (PVV):
Als de sector zo vervuilend zou zijn, zou de fractie van meneer Van Raan niet zo veel hebben gevlogen over de hele wereld. Dat geloof ik niet. Ik bedoel, dat zouden ze nooit hebben gedaan. Ik ken mevrouw Thieme, en dat zou ze nooit hebben gedaan als zo'n vliegtuig heel erg vervuilend zou zijn. Dan had ze nooit zo veel gevlogen, nooit.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nogmaals, we pleiten ook niet voor een verbod of voor het afschaffen van dat je kan vliegen. Sterker nog, we zullen in Nederland heel zorgvuldig moeten omgaan met ons koolstofbudget. Vliegen, daar is eigenlijk nog geen alternatief voor in een aantal gevallen. Dat zullen we dus moeten reserveren.

De **voorzitter**:
Goed. Gaat u verder.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, ik had ook nog een compliment dat ik wou geven, dus misschien kan ik daar wat tijd voor reserveren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse Staat 744 miljoen euro heeft uitgegeven aan aandelen in een vervuilend luchtvaartbedrijf;

verzoekt de regering 744 miljoen euro vrij te maken voor extra investeringen in het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (35148, 31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Tot besluit, voorzitter, of was dit het?

De **voorzitter**:
Nou, als het gaat om een compliment, dan krijgt u wel wat extra tijd.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Het enige positieve wat wij zien aan deze actie — en ik citeer daarbij de heer Van der Linde: doe wat nodig is op het moment dat het nodig is — is dat het kabinet heeft laten zien dat het wel degelijk heel snel kan handelen. Dat zullen we nodig hebben bij de komende klimaatzaken. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank. Ik geef nu het woord aan de heer Van Rooijen, namens 50PLUS. Ik zie dat u geen moties heeft?

De heer **Van Rooijen** (50PLUS):
Voorzitter, ik heb geen moties. Ik wil alleen nog beide bewindslieden danken voor hun grote inzet, en toch ook voor de impliciete — meer dan expliciete — antwoorden. 50PLUS steunt ten volle het voorstel van het kabinet om tot aankoop over te gaan. Immers, het is een zeer effectieve wijze om de werkgelegenheid — dat wil ik hier duidelijk stellen — van zowel de werknemers van KLM als van Schiphol zo goed mogelijk voor de langere termijn veilig te stellen. Dat geeft mij en mijn fractie ook het vertrouwen dat dit kabinet, dus niet alleen deze twee bewindslieden maar het hele kabinet, een constructieve grondhouding heeft — en de heer Hoekstra zal deze term zeker herkennen uit een langer verleden van zijn partij — om ook in de toekomst, waar nodig, de economische en publieke belangen van Nederland te verdedigen via staatsdeelnemingen, als een noodzakelijk goed.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Rooijen. Dan geef ik nu het woord aan de heer Ronnes, namens het CDA.

De heer **Ronnes** (CDA):
Voorzitter. Ook dank van mij aan de twee bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. In de eerste termijn ben ik ook even ingegaan op de procedure, met de commissie-De Wit. Het debat heeft eigenlijk laten zien dat het nodig is dat ook wij als Kamer ons werk doen, en toch eens heel zorgvuldig kijken naar de procedure en het protocol dat daaraan ten grondslag ligt. Ik heb ook begrepen dat de minister echt mee wil denken — en dit zal voor beide ministers gelden — om de ervaringen van deze casus daar goed in verwerkt te krijgen. Die handschoen zullen we dan ook moeten oppakken.

Een tweede punt dat ik nog even wil aanraken, is de ambtelijke werkgroep. We moeten nog heel even scherp krijgen hoe wij daar als Kamer in geïnformeerd en meegenomen worden in de toekomst, of in ieder geval in de ontwikkelingen die nu gaan komen.

Een derde, eigenlijk afsluitend punt: de discussie van net over duurzaamheid. Ik denk dat we vanuit Nederland ook trots moeten zijn als bedrijven op wereldschaalniveau heel goed hun best doen. En als je ziet dat KLM al veertien jaar in de top drie van de Dow Jones Sustainability Index voor airlines staat, dan mogen we dat ook weleens waarderen, in plaats van dat we dat als iets negatiefs beschouwen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Ronnes. Ik geef nu het woord aan de heer Sneller, namens D66.

De heer **Sneller** (D66):
Dank, voorzitter. Niet laten lekken: het kan dus wel. Maar juist vanwege die lange voorbereiding dacht ik het volgende. Je hebt dus de Fransen geïnformeerd. Je hebt Air France geïnformeerd, maar de Kamer op geen enkel moment. Ergens kom je er dan gedurende dat relatief lange proces toch achter dat het informatieprotocol niet toereikend is voor wat je uiteindelijk wilt doen? Dan is het toch verbazingwekkend dat het laatste seintje dat aan de Kamer is gegeven, van anderhalf jaar geleden dateert. Als het kabinet tot de conclusie was gekomen dat het niet voldeed, hadden wij dat in de tussentijd nog een keer kunnen oppakken.

De staatsdeelneming is een middel, geen doel. Maar ik mis toch nog de visie op die exitstrategie. Wat wordt die dan? Periodiek evalueren lijkt mij dan mager. Ik heb gevraagd of wij dezelfde rechten als de Fransen hebben. Ik neem aan dat de minister voor de overleggen als resultaatsverplichting meeneemt dat wij twee directors en een regeringscommissaris krijgen. Ik heb ook gevraagd wat de voornemens zijn met die regeringscommissaris die we nu indirect via de Fransen benoemen. Ik hoop dat daar geen besluit over wordt genomen zonder tussenkomst van de Kamer. Ik heb ook gevraagd hoe de belangen van KLM en Schiphol zich precies tot elkaar verhouden. Ze worden snel op één hoop gegooid, qua banen en vestigingsklimaat.

Ten slotte blijft het voor mij wat warrig wat actief precies is. Volgens mij is dat vragen om heel veel handen aan de stuurknuppel. Die verduidelijking lijkt mij welkom.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Sneller.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Ik wil graag de motie op stuk nr. 9 intrekken, want die voeg ik samen met de motie van de heer Alkaya. Dan hoeft de minister daar niet op te antwoorden.

De **voorzitter**:
Aangezien de motie-Nijboer (35148, 31936, nr. 9) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Alkaya** (SP):
Kan ik dan gelijk een tekstuele wijziging doen, voor een zuiver oordeel? Dat betreft een kleine wijziging in het dictum van de motie op stuk nr. 7. Dat wordt dan: "verzoekt de regering ten spoedigste de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 te herzien en nog dit jaar naar de Kamer te zenden, en gaat over tot de orde van de dag."

De **voorzitter**:
De motie-Alkaya (35148, 31936, nr. 7) is in die zin gewijzigd dat zij thans is ondertekend door de leden Alkaya en Nijboer, en luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat pas in 2020 een beleidsdoorlichting van het begrotingsartikel over staatsdeelnemingen zal plaatsvinden;

van mening dat de criteria in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 om een deelneming aan te gaan geactualiseerd dienen te worden;

verzoekt de regering ten spoedigste de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 te herzien en nog dit jaar naar de Kamer te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14, was nr. 7 (35148, 31936).

Dan laten we deze motie even kopiëren en ronddelen. Ik kijk even naar de bewindspersonen of ze behoefte hebben aan een korte schorsing. Of willen jullie gelijk reageren? Vijf minuten? Dan schors ik de vergadering voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 23.34 uur tot 23.39 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef de minister van Financiën als eerste het woord.

Minister **Hoekstra**:
Voorzitter, dank u wel. Misschien eerst nog een paar korte opmerkingen vooraf bij de vragen die waren blijven liggen.

De heer Sneller vroeg naar naar de exit. Ik vind het wel wat ingewikkeld om daar nu al een bespiegeling aan te wijden. Ik houd staande dat we volgens mij dit nette proces moeten doen in de komende maanden, en dat we met elkaar hebben gewisseld dat deze aandelen een middel zijn maar geen doel. De hub en de werkgelegenheid zijn natuurlijk de doelen.

Dan ten aanzien van de raad van commissarissen. Dat is nou juist een van de dingen op die lijst. Aan de ene kant willen we natuurlijk ook precies dáár invloed, maar eerlijk gezegd ben ik wel onder de indruk geraakt van de ingewikkelde bestuurbaarheid. Er zitten gewoon een heleboel mensen mee te vergaderen. Dus dat is niet wat wij ons voorstellen bij een klassieke raad van commissarissen. Dus dat roept ook vragen op over hoe je het nu op een effectieve manier kunt organiseren.

Richting de heer Snels kan ik mijn antwoord uit de eerste termijn staande houden over het EMU-relevante deel. Het klopt dus dat we inderdaad aan één partij, waarvan we een hele grote pluk hebben gekocht, een kleine mark-up hebben betaald. Maar omdat dat gebruikelijk is, geldt dat ook als marktconform. Daarmee geldt het als niet relevant voor het EMU-saldo.

Voorzitter. Dat waren de punten die ik nog had liggen. Dan doe ik de moties. Bij een paar moties vraag ik collega Van Nieuwenhuizen om die voor haar rekening te nemen, althans met uw goedvinden, voorzitter.

De motie op stuk nr. 5 moet ik ontraden. Die is namelijk wel heel abrupt gesteld. En er is al een goed kader voor het deelnemingenbeleid.

De motie op stuk nr. 6 is gericht aan de Kamer zelf. Zo heb ik het in ieder geval begrepen.

De motie op stuk nr. 7 moet ik ontraden. Ik heb wel begrip voor de wens. Ik zou wel richting de heer Alkaya willen toezeggen dat ik de opzet van de evaluatie al op Prinsjesdag 2019 kan delen met de Kamer. Maar dit zijn echt hele lange trajecten, waarbij alleen de voorbereiding al maanden in beslag neemt. Dus wij komen echt ergens in 2020 uit. Maar ik wil hem wel toezeggen dat ik bij de Miljoenennota de opzet deel.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 8. Daar zou ik toch nog een paar dingen bij willen zeggen. Ik was er eerlijk gezegd gelukkig mee dat er na zo veel nadruk op die zorgvuldige afweging, en na het afwegen van alle plussen en minnen van de verschillende varianten, ook velen in de Kamer volgens mij herkend hebben dat we dat in alle zorgvuldigheid hebben proberen te doen. Alle plussen en minnen optellend kom je hierop uit. Ik zou nogmaals willen benadrukken dat het kabinet dat natuurlijk gedaan heeft, juist omdat we het budgetrecht en het informatierecht zo serieus nemen. Dat hebben we dus niet alleen zomaar met juristen getest, maar we hebben ook de landsadvocaat gevraagd om ons te helpen de kgi-belangen af te zetten tegen het staatsrecht. Dus ik zou echt staande willen houden dat we dat met alle zorgvuldigheid hebben gedaan.

Ik denk wel dat het verstandig zou zijn en het het kabinet zou helpen, als de Kamer ook het laatste stukje van het protocol effectueert. Dat ging namelijk juist over die verslaglegging. Dus een van de punten waar de heer Nijboer kritisch op was, is ook een van de punten waarbij we elkaar kunnen helpen voor de toekomst. Daar kunnen we nog aan werken. Als ik er die inkleuring aan mag geven, en die duiding van hoe mijn overtuiging is dat we dat gedaan hebben, dan kan ik me verder vinden in veel van wat er in die motie staat.

Ik zou daar eerlijk gezegd ook nog iets bij willen leggen. Naast dat ik dus het oordeel hierover graag aan de Kamer zou willen laten, zou ik een verslag vanuit ons, het ministerie, uitstekend vinden. Maar ik heb me, gegeven de stand van het gewas, niet gerechtigd gevoeld om het te doen. Ik zou er ook aan willen toevoegen dat ikzelf graag met de Kamer in gesprek zou willen gaan over de vraag of we een manier kunnen vinden om deze problematiek te tackelen in de Comptabiliteitswet. Dan zal er vast een casus ontstaan die nog weer net wat anders is, maar hoe meer houvast, hoe beter het is voor alle betrokkenen, juist vanwege de zorgvuldigheid en juist ook vanwege het grote belang dat het kabinet hecht aan budgetrecht en informatieplicht.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 9 is met het voorgaande in elkaar geschoven. Daarmee heb ik die ook beantwoord.

Voorzitter. Dan ben ik bij de motie op stuk nr. 10. Ik heb juist geprobeerd te schetsen dat ik de rol van de aanhouder wil scheiden van het bredere verduurzamingsbelang, maar ik begrijp ook wel dat de heer Snels probeert deze twee weer met elkaar te verbinden, dus ik zou hem willen vragen om de motie ten minste enige tijd aan te houden, want ik denk dat hij met mij ziet dat we echt nog een hele ingewikkelde periode tegemoet gaan met de onderneming, waarin er heel veel gevraagd wordt naar wat de aandeelhouder nou belangrijk vindt. Dan zouden we ten minste bij een nieuwe Luchtvaartnota aangekomen moeten zijn en waarschijnlijk echt nog wel wat verder in het traject, denk ik eerlijk gezegd, voordat ik dit ook nog op mijn schouders ga nemen. Ik zou dus echt een aanzienlijke tijd willen kopen en vraag de heer Snels om de motie aan te houden.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Daar ben ik toe bereid, dus de motie wordt aangehouden. Het zou fijn zijn als de minister een indicatie kan geven van wanneer het dan wel het moment is om dit debat te voeren en deze motie in te dienen.

De **voorzitter**:
Nou, daar gaan wij zelf over.

Minister **Hoekstra**:
Er wordt mij ingefluisterd dat de Luchtvaartnota waarschijnlijk dit jaar nog wordt vastgesteld, maar gegeven de gevoeligheid durf ik het niet aan om toe te zeggen dat de motie dan automatisch in stemming kan komen, want ik

wil daarin heel nadrukkelijk meewegen hoe de stand van het gewas is bij de onderneming. Ik hoop dat de heer Snels dat van mij ook begrijpt, want ik kan hem alleen zover tegemoetkomen als ik nu doe en echt niet verder.

De **voorzitter**:
En de Kamer gaat over wanneer het debat wel of niet plaatsvindt.

De heer **Snels** (GroenLinks):
Zeker. Dus ik houd de motie aan en ik zal in de gaten houden wanneer er dan een geëigend moment is.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Snels stel ik voor zijn motie (35148, 31936, nr. 10) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Hoekstra**:
Voorzitter, de motie op stuk nr. 13 is ook voor mij. Zal ik die dan nu doen?

De **voorzitter**:
Ja.

Minister **Hoekstra**:
Dan wijk ik even van de volgorde af. De motie-Van Raan op stuk nr. 13 gaat over investeren in het spoor. Die moet ik ontraden, omdat extra investeringen in het spoor in het begrotingsproces moeten worden afgewogen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

□

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dank u wel, voorzitter. Er was nog één vraag gesteld door de heer Sneller. Ik kom dus toch nog even terug op het uit elkaar trekken van de publieke belangen van KLM en Schiphol. Ik dacht dat ik daar redelijk uitgebreid op ingegaan was, maar ik wil het nog een keer heel helder zeggen. Het publieke belang hier was natuurlijk vooral de hubfunctie. Laat heel helder zijn dat er geen hubfunctie meer over is zonder KLM. Ik heb daar uitdrukkelijk de verkeersrechten bij genoemd, evenals de slotverordening en de historische rechten die KLM in handen heeft. Zo helder zijn ze toch ook met elkaar verbonden, ondanks het feit dat ieder zijn eigen rol daarin heeft.

Dan de moties. De motie-Alkaya op stuk nr. 6 gaat over een parlementair onderzoek naar het samengaan van KLM en Air France. Die motie wil ik ontraden, want de stukken zijn altijd transparant gedeeld en de Kamer is keurig netjes geïnformeerd, zowel in 2003 als later in 2010. Ontraden dus.

Dan kom ik bij de motie-Van Raan op stuk nr. 11. Daarin wordt de regering verzocht om haar invloed op Air France-KLM aan te wenden om het bedrijf aan te sporen haar maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen in de richting van Parijsproof, zeg ik kortheidshalve maar even. Daarvoor geldt eigenlijk hetzelfde als wat collega Hoekstra net aangaf voor de motie op stuk nr. 10. Ik denk dat we daar niet op vooruit moeten lopen, dus in dat verband zou ik de motie willen ontraden.

Dan kom ik bij de motie-Van Raan op stuk nr. 12, waarin de regering wordt verzocht om haar invloed op Air France-KLM aan te wenden om het bedrijf aan te sporen zich strategisch voor te bereiden op een scenario van krimp. Het zal de heer Van Raan niet verbazen dat ik die motie ook ontraad.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U mag één vraag stellen, meneer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, er is me iets niet duidelijk. Ik neem aan dat meneer Alkaya dat verzoek om een parlementaire enquête heeft gedaan ...

De **voorzitter**:
Die motie is aan de Kamer gericht.

De heer **Graus** (PVV):
Ja, maar de minister sorteert voor op de transparantie, maar het gaat natuurlijk ook om de bedragen waarvoor KLM verkwanseld is. Daar gaat het toch ook om, evenals om het feit dat KLM überhaupt verkocht is. Ik denk dat meneer Alkaya ook daarop doelt. Het gaat dus niet zozeer om de transparantie alleen.

De **voorzitter**:
Meneer Alkaya, een korte toelichting.

De heer **Alkaya** (SP):
Uiteraard, voorzitter. De onderste steen moet boven. Het verzoek is natuurlijk aan de Kamer gedaan.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het is aan de Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat is uiteraard altijd zo. U gaat er zelf over. Ik geef alleen aan dat wat ons betreft de informatie altijd transparant is gedeeld.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit debat.

De (algemene) beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de ingediende moties en de incidentele suppletoire begroting Air France-KLM (35148) zullen we volgende week dinsdag stemmen.

Ik dank de minister van Financiën, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de ambtenaren, die naar ik heb begrepen veel werk hebben verricht om het zover te krijgen. Ik dank natuurlijk ook de Kamerleden.

De heer **Nijboer** (PvdA):
Aangezien deze kwestie het budgetrecht van de Kamer betreft en we dit debat per se vandaag wilden houden, kan ik mij voorstellen dat de Eerste Kamer het ook vrij snel wil behandelen. Ik kan mij best voorstellen dat we nog deze week stemmen. Aangezien we donderdag toch al een stemming hebben staan ... Voor begrotingsuitgaven vind ik dat staatsrechtelijk wel zo zuiver.

De **voorzitter**:
Ik zie dat niemand daar bezwaar tegen heeft. Dan gaan we donderdag stemmen.

Ik dank ook de mensen die dit debat op de een of andere manier hebben gevolgd en ik sluit de vergadering.