

## **Bijdrage Martin van Rooijen 50PLUS aan debat over deelname van de Staat aan aandelenemissie van Air France KLM voor 220 miljoen euro op 31 mei.**

We behandelen een spoedwet over deelname van de Staat aan een aandelenemissie van de holding Air France-KLM voor 220 miljoen om zo het huidige aandelenbelang van 9,3% te behouden.

De Tweede Kamer heeft de aandelenemissie vanmiddag goedgekeurd.

Voorzitter,

Alles in perspectief.

In het Regeerakkoord zijn gigantische fondsen voorzien voor klimaat en stikstof. Tezamen met het groeifonds komen we in de buurt van 80 miljard.

De Staat leek gratis te kunnen lenen en dus vindt het kabinet het verstandig de staatsschuld met 80 miljard te verhogen en toekomstige generaties op te zadelen met extra 80 miljard staatsschuld.

Sinds 15 december is de rente 1,5% gestegen en wordt de rentelast over die extra 80 miljard veel hoger.

Wat is een goed koopman, zo is mijn vraag?

De tijd zal dat altijd leren.

Terugkijken is te gemakkelijk, ook bij het dossier KLM.

Uw voorganger minister Hoekstra kocht in 2019 voor 700 miljoen een extra belang in de Holding Air France-KLM.

De gevolgde parlementaire procedure verdiende allerm minst een schoonheidsprijs.

Alleen de leden van de commissie Financiën mochten bij de toelichting van minister Hoekstra zijn op het ministerie van Financiën om 9 u. Niet de leden van de commissie V en W.

Telefoon inleveren en tekenen voor geheimhouding. Ik was er als Tweede Kamerlid bij.

De Rekenkamer had terecht kritiek op de gevolgde procedure voor goedkeuring.

Het was 1 keer en nooit meer.

Bij het Steunpakket in 2020 zijn zoals gezegd de Staatsgaranties versterkt en zijn voor 5 jaar strategische afspraken gemaakt. Dat moet men wel bedenken, als wordt gewezen op de forse waardedaling van de deelname van 700 miljoen.

Die zijn niet in geld uit te drukken maar zijn van grote waarde.

We praten nu over een spoedwet van 220 miljoen.

Mijn fractie wil dit debat zien in het licht van de coronacrisis die de luchtvaart en ook Air France-KLM midscheeps heeft geraakt Van een positief vermogen van 2,3 miljard naar een negatief vermogen van 4,2 miljard.

De tijd zal leren hoe snel de luchtvaart en Air France-KLM zich herstelt van deze klap. De vooruitzichten lijken gunstig; we willen er eindelijk weer op uittrekken: de wijde wereld in. Niets is mensen vreemd.

De Staat wil deelnemen in de nieuwe aandelenemissie van de holding en wil goedkeuring vooraf van het parlement. Door deelname kan het belang van 9,3% blijven. De afspraken en voorwaarden die zijn gesteld bij het steunpakket van 2020 blijven onverkort van kracht.

De Staat deed niet mee in april 2021 met de vorige aandelenemissie van de holding. Omdat het vorige kabinet eerst de kapitaalbehoefte van KLM verder wilde onderzoeken: er was geen acute noodzaak voor het versterken van het eigen vermogen.

Hoe beoordeelt de minister achteraf dit besluit. Het belang verwaterde alsnog van 14% naar 9,3%.

Nu motiveert het kabinet het op peil houden van 9,3% met het borgen van het publieke belang.

Het gaat dan om een betere regeling van de informatiepositie bijvoorbeeld een gelijkwaardige hub-ontwikkeling. Het op peil houden van het Nederlandse belang dient dat publiek belang. De verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties van 9 maanden naar 5 jaar in 2020 past daarin. Die staatsgaranties zijn afspraken tussen de Staat en Air France KLM over onder meer de mate van gebruik van Schiphol als internationale hub en blijvende vestiging van KLM in Nederland, opererend onder Nederlandse vergunningen en verkeersrechten.

De verlengde opzegtermijn eindigt in 2025.

Kan de minister aangeven hoe deze belangen ook na 2025 gewaarborgd kunnen blijven?

Wil de minister ons tijdig op de hoogte houden van nieuwe ontwikkelingen op dit belangrijke punt?

Het was al sinds 2021 bekend dat de Holding het kapitaal verder wilde versterken in 2022.

De EU-commissie en de andere partijen kunnen geen andere voorwaarden stellen aan deze normale emissie.

Algemeen wordt de vraag gesteld wat er met de deelname van 200 miljoen gebeurt?

Het is duidelijk dat dit bedrag deels wordt gebruikt voor aflossing door de Holding aan de Franse Staat en deels voor verbetering van het eigen vermogen. De holding gebruikt 25% voor verbetering van het eigen vermogen, de rest 560 miljoen wordt gebruikt voor het aflossen van de lening aan de Franse Staat. Hoe beoordeelt de minister deze verdeling?

Tot slot

Het valt mijn fractie op dat de term duurzaamheid veelvuldig valt in de gewisselde stukken.

Het woord werkgelegenheid in de documenten staat daar ver bij in de schaduw, maar het gaat wel om de werkgelegenheid van tienduizenden mensen bij KLM en Schiphol.

Die hebben recht op duidelijkheid over de duurzaamheid van hun baan voor hun gezin en hun kinderen. Mijn fractie wil van minister Harbers een uitvoerige visie hoe meer beschaafde

arbeidvoorwaarden op Schiphol met spoed tot stand kunnen komen

Ik begon met perspectief en wil daarmee eindigen. Ook zij hebben recht op perspectief. Mijn fractie wacht de antwoorden van beide ministers met belangstelling af.