

2017Z10561

Vragen van de leden **Van Helvert en Ronnes** (beiden CDA) en **Visser en Aukje de Vries** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Financiën over *de samenwerking tussen KLM en Air France* (ingezonden 24 juli 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten over de samenwerking tussen Air France en KLM¹ op 18 juli 2017²?

Vraag 2

Heeft u ook kennisgenomen van het rapport «de relatie tussen Air France en KLM, een cultureel perspectief»³? Zo ja, wat is uw reactie op de constateringen en aanbevelingen in het rapport? Heeft u over dit rapport en de aanbevelingen met de KLM-directie gesproken? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, bent u voornemens met hen hierover in gesprek te gaan en de Kamer hierover te informeren?

Vraag 3

Hoe beziet u dit rapport in het licht van alle politieke discussies de afgelopen jaren inzake de evenwichtige ontwikkeling van de hubs Schiphol en Parijs Charles de Gaulle en de centralisatie van KLM-activiteiten en de daarbij ontstane onrust?

Vraag 4

Klopt het dat de afspraken, zoals gemaakt in oktober 2016 met de nieuwe CEO van Air France-KLM nog steeds staan als een huis, te weten:

- geen verdere centralisatie van KLM activiteiten,
- geen bedrijfssonderdelen en banen overhevelen naar de Air France-KLM holding in Parijs,
- geen banen overhevelen van het KLM hoofdkantoor naar de hoofdvestiging van Air France-KLM in Parijs,
- zelfstandig financieel beheer voor KLM en de Nederlandse stichtingen SAK I en SAK II,

¹ EenVandaag 18 juli 2017: «Wantrouwen bedreigt voortbestaan KLM.»

² Telegraaf 19 juli 2017: «Onzekere toekomst Air France en KLM

³ De relatie tussen Air France en KLM zoals ervaren door de medewerkers: een cultureel perspectief d.d. april 2017 geschreven door Philippe d'Iribarne, Niels Noorderhaven

• de afspraken met de in 2010 verlengde Staatsgaranties blijven in stand, Zo nee, waarom niet?

Vraag 5

Welke gevolgen zal de ontwikkeling van Boost als nieuwe dochteronderneming onder de holding van Air France-KLM hebben voor de KLM qua zelfstandigheid, werkgelegenheid, landingsrechten, centralisatie van activiteiten etc.? Oftewel, welke gevolgen heeft Boost voor de onder vraag 4 genoemde afspraken? En wat betekent dit plan precies, in het licht van eerdere uitspraken van de bestuursvoorzitter van de holding Air France-KLM, waarbij hij aangaf dat door dit plan de productiebalans tussen Air France en KLM zal worden hersteld?

Vraag 6

Worden de nieuwe Boost-vliegtuigen verdeeld via een «vaste sleutel» tussen KLM en Air France of is het uitgangspunt van winstgevende groei leidend? Indien een «vaste sleutel» leidend is, deelt u dan de zorgen dat dit kan leiden tot verlies van zelfstandigheid van KLM, verdere centralisatie van KLM-activiteiten en banenverlies in Nederland? Heeft u hierover contact gehad met de holding Air France-KLM? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek?

Vraag 7

Hecht u nog steeds aan het naleven van de Nederlandse governance cultuur en -structuur (het «two-tier-model»), zoals verwoord door het kabinet tijdens het plenaire debat over de situatie bij de holding Air France-KLM d.d. 26 oktober 2016? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Kunt u de eerdere uitspraak (gedaan in het algemeen overleg Luchtvaart van 23 februari jl.) bevestigen waarin u zei dat het kabinet er geen voorstander is dat de bestuursvoorzitter van Air France-KLM holding in de Raad van Commissarissen van KLM komt? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Klopt het dat in de Executive Committee van de Air France-KLM holding inmiddels nog maar vier van de twaalf zetels worden bezet door Nederlanders, terwijl dat er in 2013 nog zes van de veertien waren? Wat is uw visie daaromtrent? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Vraag 10

Kunt u deze vragen afzonderlijk van elkaar beantwoorden?

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Laçin (SP), ingezonden 20 juli 2017 (vraagnummer 2017Z10522)