

De vaste commissie voor Financiën heeft op 19 maart 2026 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de door de Minister op 30 september 2025 toegezonden brief over de evaluatie van het aandeelhouderschap luchtvaartdeelnemingen: Schiphol, Air France-KLM en KLM (Kamerstuk 28 165, nr. 467).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van der Lee

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Steur

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie**

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de evaluatie van het aandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM. Deze leden constateren dat het aandeelhouderschap van de staat als doeltreffend en doelmatig wordt beoordeeld en dat het kabinet concludeert dat dit aandeelhouderschap ook in de toekomst noodzakelijk blijft voor het borgen van het publieke belang van verbondenheid. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie lezen dat het publieke belang van verbondenheid niet volledig via wet- en regelgeving kan worden geborgd en dat dit een belangrijke rechtvaardiging vormt voor het aandeelhouderschap. Deze leden vragen de Minister om nader toe te lichten welke concrete elementen van verbondenheid niet via wet- en regelgeving kunnen worden geborgd.

Deze leden vragen de Minister om concreet te maken op welke wijze deze invloed in de praktijk wordt uitgeoefend. Kan de Minister voorbeelden geven van specifieke strategische keuzes of investeringsbeslissingen waarbij de betrokkenheid van de staat als aandeelhouder aantoonbaar heeft geleid tot een andere uitkomst dan zonder deze betrokkenheid het geval zou zijn geweest?

Daarnaast vragen deze leden hoe deze invloed zich verhoudt tot de zelfstandige verantwoordelijkheid van de onderneming en op welke wijze deze invloed transparant en controleerbaar is voor de Kamer. Ook vragen deze leden op welke wijze de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

De leden van de D66-fractie constateren dat een belangrijk deel van de invloed van de staat plaatsvindt via informele kanalen. Deze leden vragen in hoeverre deze informele invloed transparant en controleerbaar is voor de Kamer. Acht de Minister het wenselijk dat een substantieel deel van de sturing wordt geclassificeerd als informeel?

De leden van de D66-fractie constateren dat het aandeelhouderschap van de staat volgens de evaluatie wordt ingezet om via strategische sturing en investeringsbeslissingen bij te dragen aan publieke belangen. Tegelijkertijd is in het coalitieakkoord opgenomen dat wordt gestuurd op geluidsreductie en een beperking van het aantal vluchten.

Deze leden vragen de Minister op welke wijze het aandeelhouderschap concreet wordt ingezet om bij te dragen aan deze doelstellingen uit het coalitieakkoord. Kan de Minister toelichten via welke aandeelhoudersinstrumenten wordt gestuurd op geluidsreductie en het beperken van het aantal vluchten?

De leden van de D66-fractie lezen dat het aandeelhouderschap bijdraagt aan de informatiepositie van de staat. Deze leden vragen de Minister om concreet toe te lichten welke informatie via het aandeelhouderschap wordt verkregen die anders niet beschikbaar zou zijn. Op welke wijze wordt deze informatie benut bij de invulling van de aandeelhoudersrol en de bredere beleidsafwegingen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de evaluaties van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM. Deze leden hebben hierbij geen vragen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie hebben de evaluaties van het staatsaandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM bestudeerd en hebben een aantal vragen aan de Minister.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de evaluaties stellen dat het staatsaandeelhouderschap doeltreffend, doelmatig en rechtmatig is en essentieel voor de verbondenheid van Nederland. Deelt de Minister de mening dat dit kabinet krimpplannen en capaciteitsplafonds, zoals die van 478.000 vluchten, van tafel moet halen en Schiphol juist moet laten groeien naar zijn volle mainportpotentieel?

De leden van de PVV-fractie willen graag van de Minister weten hoe de Minister de beslisnota – waarin behoud van aandeelhouderschap wordt gerechtvaardigd met belangen als verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid – rijmt met de hogere vliegtaks en biobrandstofbijmenging enerzijds en groei van Schiphol en opening van vliegveld Lelystad anderzijds. Welke concrete fiscale en regulatoire maatregelen draait de Minister terug om de economische motor van de luchtvaart niet te verstikken?

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de Minister de versterkte invloed inzet om banen, routes en investeringen in Nederland te houden. Is de Minister bereid om dit actiever te doen ten behoeve van Schiphol als Europese top-hub en de Nederlandse werkgelegenheid?

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom de evaluaties zwijgen over de schade van groene maatregelen aan de concurrentiepositie van Schiphol, AF-KLM en KLM. Gaat de Minister bij beleidskeuzes economie en concurrentiekracht vooropstellen boven klimaatregels, zoals Minister Madlener bepleitte tegen extra krimp?

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er in de evaluaties zo weinig aandacht is voor voordelen als goedkope vluchten, bereikbaarheid en vestigingsklimaat voor MKB en gezinnen. Bij toekomstig beleid wil de PVV expliciet scenario's zien met groei van Schiphol en KLM, verlaging of afschaffing van de vliegtaks en geen verplichte biobrandstofbijmenging.

Kan de Minister ten slotte inzichtelijk maken hoe hoog de vliegbelasting van Nederland en in de ons omringende landen is en daarbij onderscheid maken in korte, middellande en lange afstanden? De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat Nederland in 2027 de hoogste vliegbelasting heeft van de Europese Unie.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de evaluaties van het aandeelhouderschap in de staatsdeelnemingen in Schiphol, Air France-KLM en KLM en hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat de staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM gelijktijdig zijn geëvalueerd vanwege de afhankelijkheid en mogelijkheden tot synergie. De evaluatie gaat echter

weinig in op hoe het aandeelhouderschap op dit moment wordt ingevuld. Hoe verloopt de samenwerking tussen het beleidsdepartement en de aandeelhouder (het Ministerie van Financiën) en wordt het synergiepotentieel ten volste benut? Hoe reflecteert de Minister op deze samenwerking? In hoeverre kan deze samenwerking worden geïntensiveerd om publieke belangen beter te borgen? Waar ziet de Minister mogelijkheden hiertoe?

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre de beleidsdoelstellingen van de deelnemingen als voorbeeldfunctie bijdragen aan de hoger gelegen doelstellingen van het kabinet in de volle breedte? Er wordt terecht gewezen op de (soms beperkte) mogelijkheden om hierop te sturen als beleidsinstrument. In hoeverre wordt hier in de praktijk daadwerkelijk gebruik van gemaakt en hoe worden de keuzes die hiermee samenhangen tot stand gebracht?

De leden van de CDA-fractie kijken daarnaast uit naar de kabinetsreactie op het Rapport «Deelnemen zonder dogma's» van de Raad voor de leefomgeving. Wanneer kunnen deze leden deze reactie ontvangen? In het rapport wordt onder andere gesteld dat de overheidsaandeelhouder veel strategischer kan opereren door vooraf doelen te formuleren vanuit een breed lange termijn welvaartsperspectief en beoogde uitkomsten vooraf vast te stellen. Deze publieke belangen worden wel genoemd, te weten verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid, maar worden niet systematisch uitgewerkt en onderbouwd. Ook missen heldere uitkomsten: wanneer is sturing effectief gebleken? Kan de Minister hierop reflecteren?

De leden van de CDA-fractie lezen daarnaast dat sturing op het publieke belang *verbondenheid* de belangrijkste reden is voor de rechtvaardiging van het aandeelhouderschap van de staat. Dit belang kan namelijk niet via wet- en regelgeving geborgd worden aldus de evaluatie. Hoe wordt op dit moment invulling gegeven aan deze sturing bij de respectievelijke staatsdeelnemingen en in hoeverre is deze sturing effectief?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie**

De leden van de PvdD-fractie vinden het belangrijk om voor de aandeelhoudersvergadering van Schiphol de evaluatie van het aandeelhouderschap te bespreken. Daarover hebben deze leden nog de volgende vragen.

#### *Opzet evaluatie*

Allereerst vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie waarom voor ABN AMRO is gekozen als partij om de evaluatie uit te voeren. Welke andere instanties zijn overwogen en wat gaf de doorslag?

Ook vragen deze leden waarom er voor de evaluatie alleen is gesproken met de Ministeries van Financiën, IenW en de luchtvaartsector zelf en niet met het Ministerie van VWS, het Ministerie van K&GG, omwonenden en maatschappelijke organisaties? Deelt de Minister de mening dat hierdoor belangrijke geluiden rondom het maatschappelijk belang van leefbaarheid en duurzaamheid minder naar voren komen in de evaluatie? Is de Minister bereid om in de volgende evaluatie van deze staatsdeelnemingen deze geluiden ook expliciet mee te nemen? Zo nee, waarom niet?

#### *Verbondenheid*

In de evaluatie lezen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie dat om de publieke belangen van verbondenheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid te borgen, sturing van de overheid nodig is. Ook wordt

gesteld dat staatsaandeelhouderschap hier een manier voor is wanneer de publieke belangen onvoldoende kunnen worden geborgd via wet- en regelgeving. Dit is volgens het rapport bij Schiphol het geval voor het publiek belang van verbondenheid. Als het kabinet het over verbondenheid heeft als publiek belang, heeft het kabinet het dan over verbondenheid voor de Nederlandse inwoners of wordt ook de verbondenheid van overstappers als maatschappelijk belang gezien? Ziet de Minister een langere reistijd van 3 minuten bij 375.000 vluchten en 18 minuten bij 250.000 vluchten<sup>1</sup> als minder structurele verbondenheid voor Nederlanders? Zo ja, vindt de Minister dat de belangen voor de volksgezondheid, het milieu en het stoppen van een gevaarlijk klimaatcrisis niet opwegen tegen deze minimale reistijdstijging?

Wat verstaat de Minister precies onder publiek belang en welke onafhankelijke toetsing gebruikt hij daarbij? Kan de Minister voorbeelden geven welke kwaliteitsinvesteringen er concreet bijdragen aan het publieke belang en op basis waarvan hij dit beweert? De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat goedkoper en beter openbaar vervoer meer bijdraagt aan het belang verbondenheid voor alle Nederlanders dan de luchtvaart, waar een minderheid van de Nederlanders (regelmatig) gebruik van maakt. Ook helpt goed openbaar vervoer voor de bescherming van een schoon milieu, gezondheid en het voorkomen van onomkeerbare en gevaarlijke klimaatverandering. Het zou dan ook beter te verantwoorden zijn als we meer geld in (internationale) bus- en treinverbindingen zouden stoppen in Nederland in plaats van in de luchtvaart. Kan de Minister hierop reflecteren?

De leden van de PvdD-fractie vragen of de Minister kan verklaren hoe het kan dat in de evaluatie de conclusie wordt getrokken dat het publieke belang verbondenheid succesvol wordt geborgd doordat de staat aandeelhouder is en dat het aandeelhouderschap van toegevoegde waarde is geweest voor de verbondenheid terwijl niet is vast te stellen hoe de netwerkkwaliteit zich zou hebben ontwikkeld zonder de borging van de staat als meerderheidsaandeelhouder en gezien het feit dat sturing vooral op Europees niveau gebeurt.

De leden van de PvdD-fractie wijzen erop dat er recent een rapport van CE Delft<sup>2</sup> is gepubliceerd dat concludeert dat de relatie tussen het aantal vluchten en de economie minder afhankelijk is van een uitgebreide hubfunctie met transferpassagiers dan vaak wordt aangenomen. Deze leden concluderen dat met een halvering van het aantal vluchten al aan het economisch belang en de verbondenheid van de Nederlanders kan worden voldaan. Onderstreept de Minister deze conclusie? Kan de Minister, gezien deze conclusies, reflecteren op de visie van Schiphol om juist nog verder te groeien, terwijl hierdoor de leefbaarheid, woningbouw en duurzaamheid van de omgeving nog verder onder druk komen te staan? Kan de Minister uitleggen welke lessen hij trekt uit het rapport van CE Delft en wat de Minister daarvan meeneemt in aandeelhoudersgesprekken en in beleid vanuit voor een gezonde toekomst verantwoorde-lijke overheid?

Deze leden vragen of het verdienmodel van KLM, wat deels draait op transferpassagiers, meespeelt in de besluiten van de Minister om transferpassagiers zo te blijven faciliteren op Schiphol, ten koste van de leefomgeving en duurzaamheid? Welke concrete dingen zijn er door het

<sup>1</sup> CE.nl, februari 2026, <https://ce.nl/publicaties/brede-welvaart-en-de-omvang-van-schiphol-de-wereld-in-250-000-375-000-en-500-000-vluchten/>

<sup>2</sup> CE.nl, februari 2026, <https://ce.nl/publicaties/brede-welvaart-en-de-omvang-van-schiphol-de-wereld-in-250-000-375-000-en-500-000-vluchten/>

aandeelhouderschap voor elkaar gekregen die de verbondenheid hebben gewaarborgd en die zonder de staat als aanhouder niet zouden zijn geborgd? Waarop zou de Minister specifiek willen sturen als we het hebben over het netwerk en de kwaliteit van Schiphol waar dit nu niet mag van de EU-wet- en regelgeving volgens pagina 17 van de evaluatie?

Er wordt gesteld dat het publieke belang van de aanzienlijke klimaat-opgave en het publieke belang van verbondenheid elkaar in de weg zitten lezen de leden van de PvdD-fractie. Uit het artikel van de NRC over «de erfenis van Madlener<sup>3</sup>» blijkt dat de balans vaak uitvalt in het belang van de luchtvaartsector in plaats van het publieke belang en dat de luchtvaartsector een grote vinger in de pap heeft bij de Minister. Speelt het hierin een rol dat de staat meerderheidsaandeelhouder is in Schiphol en ook aandelen in KLM en Air France-KLM heeft? Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de belangen van omwonenden, milieu en veilig klimaat, waar de staat een grote verantwoordelijkheid voor heeft, beter worden meegenomen? Is de Minister bereid zijn beleid hierop wetenschappelijk te laten toetsen?

#### *Duurzaamheid en leefbaarheid*

Er lopen veel verschillende rechtszaken tegen Schiphol, zo constateren de leden van de PvdD-fractie. Zo is er onder andere geen natuurvergunning en is het rechtsherstel voor omwonenden er nog niet en worden mensenrechten nog steeds geschonden (zoals de rechter eerder had geconcludeerd). Het voorliggende Luchthavenverkeerbesluit voor Schiphol zal het rechtsherstel van omwonenden ook niet realiseren. Vindt de Minister dat de wet- en regelgeving er voldoende in slaagt Schiphol, KLM, en Air France-KLM aan leefbaarheid en milieudoelen te laten voldoen? Op welke onafhankelijke bronnen baseert de Minister zich?

De staat verwacht van haar deelnemingen dat zij een voorbeeldfunctie vervullen bij het nemen van hun verantwoordelijkheid voor mensen, de maatschappij en het milieu. Op papier worden de duurzaamheid- en leefbaarheidsdoelen mooi beschreven, maar in de praktijk zien de leden van de PvdD-fractie dat dit enkel een papieren werkelijkheid is en dat er echt meer actie nodig is om de balans echt te herstellen en aan de duurzaamheid- en leefbaarheidsdoelen te voldoen. Schiphol streeft expliciet naar meer vluchten, wat in de praktijk haaks staat op de publieke belangen van leefbaarheid en duurzaamheid. Valt hieruit niet te concluderen dat de staat, zelfs met een meerderheidsbelang, te weinig invloed uitoefent op de koers van Schiphol op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid? Is de Minister bereid om in het publieke belang van alle Nederlanders Schiphol expliciet te verplichten een stap extra te zetten op duurzaamheid en leefbaarheid, in plaats van ze te laten weggelopen met papieren successen?

Schiphol valt onder de doelstelling die voor leefbaarheid is gesteld. Ook staat in het rapport bij de risico's dat als de overheid geen aandeelhouder is, er een toename kan komen van geluidshinder en uitstoot. Maar ook zonder staatsdeelneming moet Schiphol de geluidsoverlast toch wettelijk verminderen, vragen de leden van de PvdD-fractie. Wat doet de staat als aandeelhouder dan bovenop deze wettelijke eisen voor de leefomgeving en bovenop wat al via aangescherpte wetgeving op milieu en uitstoot geregeld zou kunnen worden, los van aandeelhouderschap? Wat zou de staat via het aandeelhouderschap extra kunnen doen om de leefomgeving beter te beschermen

<sup>3</sup> NRC.nl, 6 maart 2026, <https://www.nrc.nl/nieuws/2026/03/06/de-erfenis-van-madlener-hoe-de-luchtvaartlobby-het-won-van-de-omwonenden-a4921261>

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de vorige directeur van Schiphol expliciet openstond voor een nachtsluiting en een vermindering van het aantal vluchten. Ondertussen is de koers flink gewijzigd, de nieuwe CEO wil geen nachtsluiting en stuurt op groei van het aantal vluchten. Kan de Minister vertellen of en zo ja, hoe deze gewijzigde koers is meegenomen in de evaluatie? Zo nee, waarom niet?

#### *Dividenduitkering/financieel*

In het ABN AMRO-rapport lezen de leden van de PvdD-fractie dat het dividendbeleid «is aangepast» van een winstuitkeringspercentage van 60% naar 30% en refereert daarbij aan Kamervragen gesteld in juni 2025<sup>4</sup>. In de antwoorden op deze Kamervragen staat echter dat «het voorstel» is om het dividendbeleid aan te passen. Inmiddels staat op de Schiphol Aandeelhoudersinformatie<sup>5</sup>-website dat het dividendbeleid een winstuitkeringspercentage van 30% betreft. Is het besluit om het winstuitkeringspercentage te verlagen naar 30% formeel al genomen of moet die nog worden bekrachtigd op een aandeelhoudersvergadering? Was deze aanpassing een formeel besluit van de staat als aandeelhouder, een verzoek van het Ministerie van Financiën aan Schiphol, of een voorstel van Schiphol zelf? Wie heeft dit besluit uiteindelijk genomen en wanneer? En hoe stemden de andere aandeelhouders in Schiphol in zake het verlagen van het winstuitkeringspercentage? Hoe is de Tweede Kamer hierin om input gevraagd?

Het dividendbeleid lijkt nu vijf jaar lang verlaagd ten gunste van de investeringsagenda, constateren de leden van de PvdD-fractie. Kan de Minister toelichten waaruit blijkt dat het publieke belang centraal wordt gesteld en het financieel rendement niet de voorkeur krijgt? Tegelijkertijd weigert de Minister de Kamer te informeren over de concrete financiële ratio's en dividendverwachtingen op grond van bedrijfsvertrouwelijkheid. Op welke wijze kan de Kamer dan beoordelen of dit besluit in het publiek belang is en niet uitsluitend ten goede komt aan de investeringsagenda van Schiphol?

De aangenomen motie Teunissen<sup>6</sup> om het winstuitkeringspercentage niet te verlagen wil de Minister niet uitvoeren omdat Schiphol onder andere investeringen moet doen in grotere vliegtuigen. De Minister schrijft dat het niet verlagen van het winstuitkeringspercentage in de toekomst juist «mogelijk» kan leiden tot minder of geen dividendinkomsten. Wat is de concrete onderbouwing van deze stelling? De leden van de PvdD-fractie vinden deze redenering voorsnog onvoldoende onderbouwd om een aangenomen motie niet uit te voeren. Bovendien krijgt de staat sinds 2018 al geen dividenduitkering meer van Schiphol en was de Kamer zich al bewust van de gewenste investeringsopgave van Schiphol toen de motie werd aangenomen. Is de Minister bereid om toe te zeggen dat de aangenomen motie-Teunissen alsnog wordt uitgevoerd, waarbij de dividenduitkering van Schiphol niet wordt verlaagd van 60% naar 30% maar dit geld wordt geïnvesteerd in publieke basisvoorzieningen?

De evaluatie van het staatsaandeelhouderschap concludeert dat Schiphol zich zelfstandig kan financieren als randvoorwaarde voor het aandeelhouderschap, maar stelt tegelijkertijd dat de schuld tijdens de coronajaren zodanig opliep dat dividenduitkering niet verantwoord was en het uitkeringspercentage voor vijf jaar moest worden gehalveerd. Hoe rijmt u deze twee conclusies met elkaar, zo vragen de leden van de PvdD-fractie.

<sup>4</sup> Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2024–2025, nr. 2400

<sup>5</sup> Schiphol.nl, <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/aandeelhoudersinformatie>

<sup>6</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 459

Buitenlandse investeringen in de luchthavens zoals Australië in 2019 zijn volgens de leden van de PvdD-fractie niet te rijmen met het feit dat Schiphol al sinds 2018 geen dividend meer uitkeert aan de staat. Een luchthaven in Australië is niet in het publiek belang van Nederlanders. Deze leden zijn voorzichtig positief dat de staat niet positief heeft geoordeeld over een investeringsbesluit van Schiphol om in andere Europese luchthavens te investeren. Schiphol heeft recentelijk weer aangegeven te willen investeren in de Europese luchthavens. In november heeft Schiphol kenbaar gemaakt dat het weer wil investeren in luchthavens in het buitenland. Gaat de staat ook op deze investeringsbesluiten negatief oordelen?

Klopt het dat de Europese Investeringsbank de lening voor de A-pier mogelijk terugtrekt als Schiphol in januari 2027 nog geen natuurvergunning heeft? Zo ja, welke gevolgen heeft dit en is de Minister bezig met de gevolgen van dit scenario? Zo ja, hoe?

#### *KLM*

De leden van de PvdD-fractie hebben tot slot nog een aantal vragen over de staatsdeelnemingen KLM en Air France-KLM. Kan de Minister allereerst reflecteren op de afhankelijkheid van Schiphol van KLM en welke nadelige gevolgen dit kan hebben? Kan de Minister ook reflecteren op het gegeven dat de staat in twee bedrijven investeert waarvan het ene bedrijf (KLM) rechtszaken aanspant tegen het andere (Schiphol)? Vindt de Minister dit wenselijk en zo nee, wat doet de staat er in hun rol als aandeelhouder aan om zulke rechtszaken te voorkomen?

In 2025 heeft EY een financieel onderzoek gedaan naar KLM waarin de analisten waarschuwen dat de gezondheid van KLM nauwgezet in de gaten moet worden gehouden. In de coronaperiode was er al veel te doen om de overheidsactie van 3,4 miljard euro om KLM van faillissement te redden, waarna KLM zich niet heeft gehouden aan de voorwaarden voor het krijgen van de miljarden aan belastinggeld. De staat moet nu volgens EY weer risico's actief gaan beheren en procedures opstellen, waaronder het scenario van een eventueel faillissement. De leden van de PvdD-fractie vragen of er al actief scenario's worden uitgewerkt waarin een faillissement wordt overwogen in plaats van dat KLM in paniek sowieso opnieuw gered gaat worden met veel belastinggeld? Worden bij de steunscenario's duidelijke regels opgesteld rondom leefbaarheid en duurzaamheid? Hoe denkt het kabinet er volgende keer wel voor te kunnen zorgen dat KLM bij een eventuele reddingsoperatie aan de voorwaarden zal voldoen die de staat stelt? Bespreekt de staat ook de mogelijkheid waarin KLM een ander bedrijfsmodel gaat hanteren waarin het zich niet meer hoeft te focussen op de transferpassagiers maar op de thuismarkt? Kan tot slot het kabinet de vraag beantwoorden of KLM achteraf gezien überhaupt steun had moeten krijgen of dat het geld beter ingezet had kunnen worden voor meer primaire publieke belangen en dit onderbouwen met een wetenschappelijke toets?