

De permanent kwakkelende KLM is aan het voorsorteren op overheidssteun, maar durft de riante salarissen van de piloten niet te korten

Posted on 7 november 2026 by Menno Swart

KLM wil financieel sterker worden, aldus topvrouw Marjan Rintel. Een winst van 526 miljoen euro in de eerste negen maanden van 2026 klinkt op papier redelijk. Maar het is niet genoeg. De ceo zegt dat haar *airline* nu te weinig verdient om te investeren.

Op de eigen website staat stoere taal: 'KLM grijpt in.' De geplaagde luchtvaartmaatschappij is op jacht naar geld. Het aanpakken van de riante salarissen van de piloten durft Rintel nog niet aan. Als stevig bezuinigen niet lukt, dan moet KLM met de pet in de hand naar Den Haag voor een kapitaalinjectie.

De salarissen die KLM betaalt, zijn nu 35 procent van de totale kosten, een enorm bedrag. Bij concurrenten is dat gemiddeld 25 procent. Nu blijven de mannen en vrouwen in de cockpit nog buiten schot, maar hoe dan ook moeten er loonoffers gebracht worden. Juist door de piloten die goed betaald worden en al op hun 58ste met pensioen gaan.

Wishful thinking

De machtige pilotenvakbond zal zich naar verwachting met hand en tand verzetten als dat verzoek (loonoffer) op tafel ligt. Er is twijfel of de piloten in de buidel willen tasten, om een bijdrage te leveren aan het overleven van KLM. Dit zorgt voor scheve ogen bij het laagstbetaalde personeel. Hun productiviteit moet flink omhoog, zodat er onder de streep 1 miljard euro extra overblijft. Het klinkt als *wishful thinking*.

Vijfduizend banen moeten verdwijnen in de zoveelste reorganisatie, de grootste sinds corona. De bagage-afhandeling wordt uitbesteed, de blauwe KLM-familie wordt kleiner. En dat doet pijn. Hetzelfde geldt voor loonmatiging. De vakbonden staan niet te trappelen. Een eerdere poging om een lagere loonsverhoging af te spreken, leidde tot stakingen en acties. Het resultaat: toch meer geld erbij.

De vraag blijft of KLM genoeg ruggengraat heeft om moeilijke beslissingen te nemen. De salarissen zijn veel te hoog en een gigantisch blok aan het been van KLM. Het mes moet erin. Dat doet pijn, maar het is niet anders.

Alle hens aan dek

De vloot gaat veranderen. KLM schrapt de Airbus A320neo en koopt extra E195-E2 toestellen bij Embraer. De bijnaam van dit toestel is 'The Profit Hunter'. Want *profit* (winst) is hard nodig. De vliegtuigen worden ondergebracht bij KLM Cityhopper (KLC), een apart bedrijf voor Europese vluchten. De kosten zijn daar lager dan bij het 'grote' KLM door een goedkopere CAO. De Embraers zijn ook kleiner dan de Airbus, zodat KLM het aantal beschikbare stoelen beter kan laten aansluiten op de vraag. Lege stoelen kosten immers geld.

Het KLM-drama was donderdag de opening van het NOS Journaal. Dat zegt genoeg. Alle hens aan dek en ceo Rintel luidt de noodklok. Ze wil de toekomst veiligstellen en dreigt met de mogelijkheid dat onze nationale trots verdwijnt. 'Het voortbestaan

van KLM is geen vanzelfsprekendheid', luidt haar onheilspellende boodschap. Zonder extra cash op tafel moeten er wellicht vervelende keuzes gemaakt worden. Minder vliegtuigen en het mes in het netwerk. Rintel wil dit 'ten koste van alles' voorkomen.

Qua beeldvorming scoort KLM de laatste weken geen punten. 'We moeten investeren in onze klanten', zegt Rintel maar daar is bitter weinig van te merken. Het wordt alleen maar minder. Het wereldberoemde gratis broodje kaas werd afgeschaft. De stroopwafel is nog wel gratis.

De klantenservice van KLM gaat naar de Filippijnen. Reizigers zijn boos, het is vrijwel onmogelijk om KLM te bereiken, laat staan een medewerker van vlees en bloed. Want alles moet met de computer, app en AI. Zelfs Youp van 't Hek beklaagde zich over de klantenservice van KLM. Zijn vlucht vanuit Sicilië werd geschrapt en toen liep hij helemaal vast in de digitale klantenservice.

Het was een urenlange martelgang, waarbij de cabaretier zich vooral kwaad maakte dat hij niemand van de luchtvaartmaatschappij te spreken kreeg. 'Ik kreeg een als stewardess vermomde robot aan de lijn', aldus Van 't Hek in zijn *NRC*-column.

Van 't Hek vraagt zich af waarom ceo Marjan Rintel niet zelf een paar uur achter de telefoon gaat zitten. Hij is woedend: 'Ik had de neiging om de volgende dag met een op Overasselt geïnspireerde knokploeg even langs het hoofdkantoor van onze nationale luchtvaarttrots te gaan.' Dit is een goed voorbeeld van de frustratie die heerst bij veel klanten van KLM. Hun favoriete *airline* heeft ingeboet aan glans. Het imago van KLM ligt onder vuur.

Tenenkrommende filmpjes

Ondertussen doet KLM alsof er niets aan de hand is. Problemen worden niet benoemd. De *airline* gaat vrolijk verder met allerlei randverschijnselen. Het promoten van duurzaam vliegen op biobrandstof, maar slechts een half procent van de reizigers wil hiervoor extra betalen. Tenenkrommende filmpjes op *social media* en gezellige *mailings* over mooie bestemmingen.

Het nieuwe Zeeuwse huisje 107 wordt gratis uitgedeeld in de *business class*. De slogan van KLM is 'Travel Well'. 'Reis goed', in het Nederlands. De *airline* wil reizigers inspireren met blijvende herinneringen. Een koffietje in Göteborg of een

duik op Barbados. '*If you go, make it unforgettable*'. Maar hoe lang nog? KLM gedraagt zich als een prijsvechter en beknibbelt op de service aan de passagiers. Vliegen met KLM is steeds minder een onvergetelijke ervaring.

Het onderhoud van de vloot is de achilleshiel van KLM. De technische dienst kan het werk niet aan. Te veel toestellen staan defect aan de grond, wegens onverwachte reparaties en het herstel van schade. KLM heeft tussen oktober tot begin maart vluchten gecanceld. Vliegtuigen worden in reserve gehouden om ingezet te worden als een ander toestel nog niet gereed is.

Dweilen met de kraan open

KLM heeft het altijd zwaar te verduren in de media. 'KLM schrapt vluchten wegens staking grondpersoneel', 'Vluchten geschrapt door sneeuw en wind' en 'KLM schrapt tientallen vluchten binnen Europa vanwege oplopende kerosinekosten'. KLM is kwetsbaar. Voor hoge brandstofprijzen. Inflatie. De vliegtaks. Onrust in het Midden-Oosten. De hoge havengelden van Schiphol. Hoge loonkosten. Een onderhoudsafdeling die onder de maat presteert.

KLM zal er alles aan moeten doen om de achterstanden bij het oplappen van toestellen weg te werken. De vloot moet de lucht in. Stilstand kost heel veel geld. En het levert boze klanten op die hun heil zoeken bij de concurrentie.

Het lijkt erop alsof KLM na corona continu in een crisis verkeert. Het is altijd dweilen met de kraan open. De klok staat permanent op twee voor twaalf. Overal doemen problemen op en KLM is altijd bovengemiddeld de dupe, meer dan **concurrerende** *airlines*.

Mooie plannen zijn er genoeg bij KLM. Uiteraard met klinkende namen. In 2024 werd het 'Back on Track'-programma geïntroduceerd. Ook toen wilde men de productiviteit verhogen. Kostenbesparingen. Herstructurering. Optimalisatie. Minder ziekteverzuim. Het gebruikelijke riedeltje. Twee jaar later is de gewenste winstmarge van 8 procent ver weg. KLM is nog steeds niet op het goede spoor.

De overheid kijkt altijd mee bij het geplaagde KLM. CDA-minister Wopke Hoekstra van Financiën verraste vriend en vijand toen hij in 2019 een pakket aandelen Air France-KLM kocht, voor 744 miljoen euro. Momenteel heeft Vadertje Staat een aandeel van 9,1 procent in Air France-KLM en 5,9 procent in KLM. De staat vindt het

belangrijk en noodzakelijk dat er een nationale luchtvaartmaatschappij is.

Hetzelfde geldt voor Schiphol. Overheden bezitten 91 procent van de luchthaven. De hubfunctie van Schiphol is van groot belang voor de economie: vanuit Amsterdam kunnen Nederlanders naar 160 verschillende bestemmingen vliegen. Als KLM is nood verkeert, dan wil de overheid voorkomen dat dit wegvalt. Als Neerlands hoop in bange dagen.

Reddingsboei ligt klaar

Het kwakkelende KLM zal de kerst wel halen. Maar ondertussen hangt het zwaard van Damocles boven onze nationale *airline*. Het is afwachten of ze het aandurven om rigoureuze maatregelen te nemen. Stap één: de piloten salaris te laten inleveren. Een schot voor de boeg: 20 procent eraf. En loonmatiging voor de rest. Alles op alles zetten om KLM weer financieel gezond te maken, in een onzekere tijd. Als Rintel wordt gevraagd wat de toekomst brengt, kan ze de Ruttiaanse kreet 'het komt goed' gebruiken. Het Rinteliaans klinkt heel anders. 'Wij zijn optimistisch gestemd.'

Het nog maar de vraag of de vakbonden van piloten, cabine- en grondpersoneel meegaan in de klaagzang van KLM. Rintel heeft geen echte stok om mee te slaan nu het slecht gaat. Vooral de piloten weten dat er een achtervang is, zoals tijdens corona toen de Staat der Nederlanden KLM overeind hield. Dat kan nog een keer gebeuren. De belangen zijn te groot, de regering zal KLM niet laten verdwijnen of failliet laten gaan. De reddingsboei ligt klaar.

Wynia's Week *verschijnt 156 keer per jaar en wordt* ***volledig mogelijk gemaakt*** *door de donateurs. Doet u mee?* ***Doneren kan zo****.* ***Hartelijk dank!***