

WYNIA'S WEEK

Managers die de hand ophouden bij de staat vertellen altijd schone sprookjes. Vandaag is het KLM, morgen is het Tata.



Door [Menno Tamminga](#) - 4 februari 2025
Geplaatst in [KLM](#) - [Tata](#)

Voor sommige grote Nederlandse ondernemingen gaat de zon nooit onder. KLM is zo'n bedrijf. De blauwe familie, zoals dat liefdevol heet, brengt je naar alle windstreken. KLM is een zonnig bedrijf, de toekomst is stralend.

Correctie. De toekomst wás stralend.

Sinds de uitbraak van de coronapandemie, vijf jaar geleden, zit KLM in het slop. Het voortbestaan van KLM stond in 2020 op het spel. Het toenmalige kabinet RutteDrie schoot te hulp met garanties en een lening. Verder kon KLM, zoals elk bedrijf toen, gebruik maken van werkgelegenheidssteun, die in de miljarden euro liep. Faillissement is afgewend. KLM heeft de lening terugbetaald en heeft de garanties niet meer nodig.

Grote werkgever

De ingreep was, politiek, begrijpelijk. KLM is met ruim 30.000 werknemers een van de grootste particuliere werkgevers in de randstad. Het is de grootste klant van Schiphol. Hoe belangrijk KLM en Schiphol zijn voor het Nederlandse vestigingsklimaat is voer voor economen, maar dat er een economisch belang is, lijkt me onweersproken.

De rijksoverheid bezit ook nog eens bijna 6 procent van de aandelen KLM, 70 procent van de aandelen Schiphol én 9 procent van de aandelen van Air France-KLM, de moedermaatschappij van KLM. Dat

Wynia's week: Managers die de hand ophouden bij de staat vertellen altijd schone sprookjes. Vandaag is het KLM, morgen is het Tata. | 1

Managers die de hand ophouden bij de staat vertellen altijd schone sprookjes. Vandaag is het KLM, morgen is het Tata.

laatste hebben we te danken aan een drieste actie in 2019 van toenmalig minister van Financiën Wopke Hoekstra (CDA), die jaloers was op de invloed van zijn Franse ambtsgenoot op de bedrijfstop. De uitkomst is een sof. Wél groot waardeverlies, geen extra zeggenschap.

Lesje geleerd?

De redding van KLM in 2020 ging gepaard met een pakket voorwaarden plus een zogeheten staatsagent die moest toezien op de uitvoering daarvan. Het kabinet wilde de indruk wekken dat de overheid had geleerd van de bankencrisis in 2008/2009 toen miljardensteun zonder veel controle werd verstrekt.

Doorgaans hoor je na zo'n reddingsactie weinig meer van de naleving van de voorwaarden. Deze keer was het anders. De staatsagent, Jeroen Kremers, een oud-topambtenaar en oud-bankdirecteur, hield de KLM aan de voorwaarde van structurele kostenvermindering. Alleen dan kon KLM op langere termijn concurrerend én winstgevend blijven. Want de concurrentie met Ryanair en easyJet is moordend. En zij kregen geen staatsteun.

Zonnestralen

Toen twee jaar na de pandemie de eerste zonnestralen doorbraken en mensen graag het vliegtuig pakten voor stedentrips en vakanties, liet KLM de teugels vieren. Kostenreductie? Best belangrijk, maar nu even niet. De passagiers stonden te dringen, het personeel kreeg alsnog eerder geblokkeerde bonussen en de lonen moesten echt omhoog want KLM kampte met personeelstekorten.

Kremers werd kwaad. De KLM-top werd ook kwaad, maar dan op de bemoeizucht van Kremers, terwijl hij gewoon zijn opdracht uitvoerde. Kremers vond dat toenmalig minister Sigrid Kaag (Financiën, D66) moest ingrijpen, maar zij schoof de zaak voor zich uit. Banken kunnen sinds de staatsteun uit 2008/2009 weinig goeds meer doen in de publieke opinie, maar KLM heeft weinig last van dergelijke ergernis.

Missers

Eind vorig jaar maakten de ministers Eelco Heinen (Financiën, VVD) en Barry Madlener (Infrastructuur en waterstaat, PVV) de evaluatie van de steun aan KLM openbaar. De steun was doeltreffend, is de conclusie. Ja, wat wil je, met zoveel geld.

Maar er waren ook 'knelpunten'. Eufemisme voor missers. 'Het doel om KLM financieel sterker uit de crisis te laten komen, is niet behaald.' Nog eentje: 'Diverse aan het steunpakket verbonden voorwaarden zijn niet of slechts deels nageleefd.' Dat had Kremers eerder ook al geconcludeerd.

Kortom: KLM hield zich niet aan de voorwaarden en kwam er mee weg. Waarom? Hollands Gloriegevoel? Angst voor een conflict? KLM weet gewoon dat men in crisistijd wel gered wordt.

Managers die de hand ophouden bij de staat vertellen altijd schone sprookjes. Vandaag is het KLM, morgen is het Tata.

Dossier gesloten, toch?

Piloten de baas

Nee, om twee redenen niet. De eerste is dat KLM er inmiddels zelf ook achter is gekomen dat de inkomsten te laag en de kosten te hoog zijn. Het eerste laat zich niet sturen, het tweede wel. Staatsagent Kremers schatte in januari 2023 dat de kosten van de KLM vanwege het uitblijven van adequate maatregelen na een paar jaar 475 miljoen euro te hoog zouden zijn. Een rake prognose. Want hoeveel kostenbesparingen zoekt KLM inmiddels? 450 miljoen euro.

KLM vroeg vorig jaar al om bevrozing van de lonen, schrapte uitgaven (waaronder een nieuw hoofdkantoor) en kondigde vorige week een reductie van 250 kantoorbanen aan plus een 'flexbonus' voor de vliegers. De vliegersvakbond VNV gaat akkoord met flexibeler roosters en KLM honoreert dat met een half maandsalaris extra. Iedereen weet weer: de vliegers zijn de echte bestuurders van KLM.

Wie volgt?

De tweede reden dat het KLM-dossier niet dicht kan, is de dreigende nieuwe ronde staatssteun. Minister Sophie Hermans (Klimaat en Groene Groei, VVD) is nog steeds bereid bedrijven met de hoogste CO2 uitstoot te steunen bij investeringen in verduurzaming. Dat gaat om miljarden.

Vorige week hield de Tweede Kamer een rondetafel gesprek over de steun aan staalbedrijf Tata in IJmuiden. Voor de verduurzaming van Tata zou 3 miljard euro overheidssteun nodig zijn. Nu de volgende miljardensteun zich aandient moet de evaluatie van de steun aan KLM niet in de onderste la verdwijnen. In hun oordeel over de KLM-evaluatie houden Heinen en Madlener zich op de vlakte met bezweringsformules als de aanbevelingen 'ter harte nemen' en dat 'lessen worden meegenomen'.

Topmanagers die steun vragen zien de toekomst van hun eigen bedrijf altijd zonnig in, meestal ook té zonnig. Trap er niet in.

***Menno Tamminga** is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van Het Financieele Dagblad en van NRC Handelsblad.*

***Wynia's Week** verschijnt drie keer per week, **156 keer per jaar**, met even onafhankelijke als broodnodige artikelen en columns, video's en podcasts. U maakt dat samen met de andere donateurs mogelijk. We zijn weer enthousiast begonnen aan 2025. Doet u mee? **Kijk [HIER](#)**. Hartelijk dank!*