



Krijgen we ooit ons geld terug?

Het kabinet trekt ruimhartig de portemonnee om KLM door de coronacrisis heen te loodsen. Goed voor Schiphol, goed voor BV Nederland. Maar is het ook goed voor de belastingbetaler?



→ **Vervolg op pagina 2**

Bas Knoop en Job Woudt
Amsterdam/Den Haag

Frankrijk €7 mrd. En nu ook Nederland met €3,4 mrd. Opgeteld €10,4 mrd staatssteun voor luchtvaartmaatschappij Air France-KLM. En dat voor een bedrijf dat zwaar in de verliezen zit, waarvan een winstgevende toekomst allerminst verzekerd is en dat op de effectenbeurs van Parijs en Amsterdam een waarde heeft van slechts €1,75 mrd.

Een investeerder zou er zijn bed niet voor uitkomen, maar in het geval van Air France-KLM ligt dat anders. Ruim twee maanden nadat de Franse minister van financiën Bruno Le Maire met zijn miljarden had gewapperd voor het Franse deel van de luchtvaartgroep, volgde gistermorgen zijn Nederlandse collega Wopke Hoekstra. Met zijn internationale netwerk dat Nederland met de rest van de wereld verbindt, speelt KLM een vitale rol voor het Nederlandse vestigingsklimaat, luidt zijn repetende rechtvaardiging van het steunpakket.

De miljardensteun leidt tot een zucht van verlichting op het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen. De luchtvaartmaatschappij is door de coronacrisis in het hart geraakt en ziet de bodem van de kas in zicht komen. Met het geld — een combinatie van door de staat gegarandeerde bankleningen en een directe lening van de overheid — koopt KLM rust, stabiliteit en tijd.

De luchtvaartmaatschappij gaat volgens KLM-president Pieter Elbers een lange en moeilijke periode van herstel in. De €3,4 mrd moet daarbij helpen. ‘Het zou pijnlijk zijn als we over vijf of acht jaar terugkijken en over deze periode zeggen: dit was het moment dat we KLM en de Nederlandse luchtvaart door de vingers hebben laten glippen’, zegt hij.

Hij belooft KLM weer gezond te maken en zo de leningen, waarvan de rentepercentages oplopen tot bijna 8%, terug te betalen. Elbers beroept zich op zijn eigen trackrecord. In zijn eerste termijn als KLM-president slaagde hij erin het bedrijf winstgevend te maken, waardoor het kon investeren in een schonere vloot en innovaties, zoals het klantencontact via sociale media.

Ondanks de beloofde reorganisatie zal de schuldenlast van KLM voorlopig nog wel even

“**‘Het is de vraag of we op korte termijn nog kunnen, durven, mogen vliegen’**

Florid de Haan
senior onderzoeker luchtvaartconomie

oplopen. Hoekstra zinspeelt al op een kapitaalinjectie in de nabije toekomst, via de aankoop van aandelen. ‘Het is niet zeker dat we er met dit pakket zijn.’ VVD-Kamerlid Roald van der Linde noemt een nieuwe aandelenemissie een ‘no-brainer’. ‘De solvabiliteit van het bedrijf moet worden opgepoetst.’

Of KLM ooit in staat zal zijn de schuld terug te betalen, is onzeker. ‘Je kunt hier met geen zinnig woord iets over zeggen’, meent Floris de Haan, senior onderzoeker luchtvaartconomie aan de Rotterdamse Erasmus Universiteit. KLM moet zijn verdienmodel zien aan te passen in een markt die zich door de coronacrisis moeilijk laat voorspellen. ‘Het is de vraag of we op korte termijn nog kunnen, durven, mogen vliegen’, zegt hij.

Ook als het vaccin beschikbaar is, weet je niet hoe de markt zich precies ontwikkelt. Het zakelijk reizigersverkeer (laat boekend, veel betalend) kan weleens flink omlaaggaan. De Haan: ‘Als je hier 10% structureel van afhaalt, doet dit serieus pijn. Maar ook aan de leisure-kant zie je een grotere bewustwording over het klimaat, die blijvend effect kan hebben.’

GEEN NORMAAL BEDRIJF

Voor een normale investeerder zijn zo de risico’s niet te overzien. Maar KLM is geen normaal bedrijf en de luchtvaart is geen normale sector. Ook andere nationale carriers, zoals Lufthansa en IAG (Iberia en British Airways) weten zich gesteund met noodpakketten. En hebben eveneens aangekondigd fors te reorganiseren. Air France-KLM kan niet achterblijven.


Het kabinet stelt wel eisen. Minister Hoekstra wil een algehele kostenreductie van 15%, met als een van de specifieke wensen een aanslag op het arbeidsvoorwaardenpakket van de grootverdieners. Ook stelt de CDA'er voorwaarden aan het aantal nachtvluchten dat vanaf Schiphol vertrekt. Dat moet stapsgewijs omlaag van 32.000 naar 25.000 vliegbewegingen op jaarbasis. KLM moet hierin zijn deel nemen.

De extra eisen zorgen op de werkvloer voor wreveld bij KLM'ers die vinden dat zij harder worden aangepakt dan hun collega's bij Air France. De Franse overheid heeft het luchtvaartbedrijf geen verplichte herstructureringsoperatie opgelegd. ‘Ik mag aannemen dat binnenkort op holdingsniveau besloten wordt om flink te gaan hervormen’, zegt een ingewijde in de luchtvaartsector. ‘IAG en Lufthansa gaan stevig reorganiseren en komen straks concurrerend uit de coronacrisis. Als Air France-KLM achterblijft, overleeft het bedrijf het niet in de luchtvaartwereld 2.0.’


Hoekstra wil zijn invloed in Parijs versterken. Dat probeert hij al sinds vorig jaar, toen hij de Fransen verraste met de aankoop van een 14%-belang in de luchtvaartgroep (kosten: €744 mln). De steunoperatie van vrijdag heeft in ieder geval geleid tot de aanstelling van

Steunmaatregelen en eisen uit het noodpakket KLM


Omvang steun




Looptijd overheidslening tot eind 2025 en wordt in verschillende delen verstrekt




Bij de **overheidslening** van €1 mrd is het rentepercentage in het 1e jaar van de lening 6,25% boven op het euribor-tarief, oplopend tot 7,75% boven op het euribor-tarief




Bij de **overheidsgaranties** op de commerciële leningen ter waarde van €2,4 mrd betaalt KLM in het eerste jaar 0,5% premie over het kredietplafond, oplopend tot 2% over het kredietplafond




€3,4 mrd




KLM moet de kosten met **15% verlagen**




Voor 1 oktober 2020 moet er een **herstructureringsplan** liggen




Werknemers die minstens drie keer modaal verdienen, moeten minimaal 20% inleveren op hun arbeidsvoorwaarden. Dit kan betekenen dat zij inleveren op hun salaris, maar bijvoorbeeld ook op hun pensioenvoorwaarden



Voor **lonen** vanaf modaal gelden lagere percentages, lineair oplopend tot 20%




Bestuur en topmanagers mogen gedurende de looptijd van de overheidssteun **geen bonussen of dividend ontvangen**




KLM mag deze voorwaarden zelf invullen en zal dus ook zelf bepalen of en zo ja hoeveel **ontslagen er gaan vallen**


Reorganisatie




Een **staatsagent** moet namens het Nederlandse kabinet **toezicht** gaan houden op de besteding van het geld en op de uitvoering van de gemaakte afspraken



De staatsagent mag aanwezig zijn bij de **vergadering van de raad van commissarissen** van KLM en rapporteert direct aan de minister van Financiën




De staatsgaranties worden versterkt. Hierin zijn afspraken vastgelegd over het **behoud van de netwerkfunctie van Schiphol en Nederland als thuisbasis** van KLM




Moederbedrijf Air France-KLM kon die garanties tot dusver **eenzijdig opzeggen** met een opzegtermijn van 9 maanden. Dat is nu verlengd naar een opzegtermijn van 5 jaar. In 2015 zijn deze garanties voor het laatst herbevestigd door Air France-KLM


Governance



KLM krijgt geen nieuwe duurzaamheids-eisen opgelegd



De eisen aan verduurzaming gaan niet verder dan de ambities die al eerder waren uitgesproken door de luchtvaartsector. Zo moet KLM de CO₂-uitstoot per passagier in 2030 met 50% hebben teruggedrongen ten opzichte van 2005



Aantal nachtvluchten moet de komende jaren stapsgewijs omlaag van **32.000** naar **25.000**. Verlaging is wel afhankelijk van de opening van Lelystad Airport en de vervanging van korte afstandsvluchten naar bijvoorbeeld Brussel en Düsseldorf door de trein

Duurzaamheid

