

Overleeft KLM De Crisis?

Lucas Boer; Valentin Wong

117132@calandlyceum.nl; 117397@calandlyceum.nl

Abstract. *Overleeft KLM De Crisis?* Het doel van dit onderzoek is om te achterhalen wat het ministerie doet om de ‘blauwe trots’ (KLM) overeind te houden en of dit genoeg is. In het eerste deel ‘theorie’ is research gedaan naar wat er gebeurt rondom KLM. Het blijkt dat er in totaal ongeveer 10 miljard euro komt om KLM overeind te houden. Er is wel kritiek op het steunpakket. Er is te weinig aandacht voor de belastende factoren die KLM en Schiphol met zich mee brengen. Tenslotte wordt er gekeken naar hoe het vliegverkeer weer kan worden opgebouwd. In het tweede gedeelte wordt alle informatie kort samengevat. Tenslotte wordt er een conclusie getrokken. Het blijkt dat er genoeg gedaan wordt door het ministerie om KLM overeind te houden.

1. INTRODUCTIE

Het vliegverkeer ligt nu al een tijd stil. De vliegtuigen van KLM staan al sinds maart op de grond. Niemand durft deze periode meer te vliegen en vaak mag het ook niet eens. Hierdoor heeft KLM weinig tot geen inkomsten meer en kijkt ze het faillissement in de ogen. Dit is niet alleen een gevaar voor KLM, maar ook voor Schiphol. 56% van alle passagiers die vanuit Schiphol vliegen, vliegen met KLM. De luchthaven zou dan praktisch stil komen te liggen, wat nu eigenlijk al het geval is.

Dit is natuurlijk een gevaar voor de Nederlandse economie, en moet voorkomen worden. Daarom is de interesse gewekt om te achterhalen of KLM te redden valt.

Hoe gaat het ministerie KLM en dus ook Schiphol staande houden? Dit is dan ook de onderzoeksvraag die in dit artikel onderzocht en beantwoord zal worden. Dit wordt gedaan door grondige research te doen en deze in dit artikel te bundelen. Onder Theorie is deze research gebundeld en onder Resultaten zal alles nog eens kort worden toegelicht. Ten slotte wordt onder Conclusie een antwoord gegeven op de onderzoeksvraag door voorbeelden te noemen uit het artikel.

2. THEORIE

2.1 Air France-KLM

Zoals de meeste mensen wel weten is KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) een Nederlandse luchtvaartmaatschappij. De thuishaven van KLM is Schiphol in de buurt van Amsterdam. In 2004 is KLM gefuseerd met Air France tot Air France-KLM. Dit is gebeurd omdat ze beide een partner nodig hadden om te overleven. Door de corona crisis gaat het nu ook slecht met KLM, het vliegverkeer ligt voor het grootste deel stil en de meeste vliegtuigen staan stil op Schiphol. In het eerste kwartaal werd een operationeel verlies van 275 miljoen euro geboekt. Als er niet iets

veranderd aan de maatregelen, dan gaat het moeilijk worden om te overleven.

2.2 De overheid en steun

Als Air France-KLM omvalt, dan valt er een “essentiële schakel” om in de Nederlandse economie, zegt minister Cora van Nieuwenhuizen. Er zullen veel banen verloren gaan, en niet alleen bij KLM. Volgens minister Wopke Hoekstra is de luchtvaartmaatschappij zoiets als een dominosteen: “Als KLM omvalt, dan heeft dat niet alleen gevolgen voor het bedrijf en het personeel, maar ook voor de steentjes die erna nog komen.” De val van Air France-KLM moet dus voorkomen worden. Wopke Hoekstra zei eerder ook in een tv programma dat hij alles gaat doen wat noodzakelijk is om KLM en Schiphol overeind te houden. Goed nieuws natuurlijk, er moet alleen wel wat gaan gebeuren. De Nederlandse en Franse overheid hebben in overleg samen een steunpakket opgesteld. Vanuit de Nederlandse overheid komt 2 tot 4 miljard euro. Vanuit Frankrijk komt 7 miljard euro. Samen dus ongeveer 10 miljard euro. De beide staten zullen garant staan voor deze leningen wat natuurlijk goed is wanneer KLM failliet gaat, maar dat is wat men niet wil.

Aan deze 10 miljard aan staatssteun zitten wel een aantal voorwaarden verbonden, er zijn eisen gesteld aan de winstbestemming, arbeidsvoorwaarden, hinderbeperking, duurzaamheid en de kwaliteit van de bestemmingen. Aardig wat dus, concreet valt te zeggen dat er geen bonussen zijn voor medewerkers en geen dividend voor aandeelhouders zolang het geld niet terug is betaald. Ook zullen de medewerkers die het hoogste salaris ontvangen (piloten en het management), een deel moeten gaan inleveren.

2.3 Kritiek

Er is ook kritiek op het steunpakket. In Den Haag kun je in de coalitie en oppositie kritische dingen

horen. Schiphol mag wel groeien, maar hier moet milieu- en geluidswinst tegenover staan. Kamerleden vinden dat ook belanghebbenden moeten bijdragen bij de overreïndhouding van KLM en Schiphol. “Het is niet de bedoeling dat we speculanten uit de brand helpen”, vindt PvdA-Kamerlid Henk Nijboer. Ook Groenlinks vindt dat alle marktpartijen die een financieel belang hebben in KLM moeten meebetalen aan de redding. Kamerlid Bart Snels zegt: “Nu leunen ze achterover omdat de overheid de ‘blauwe trots’ toch wel gaat redden. Maar als KLM failliet gaat zijn zij ook hun geld kwijt.”

Verder is er geen bewijs dat de economie in Nederland schade oploopt als Schiphol niet verder kan groeien en KLM failliet gaat. Dit concludeerde CE Delft na een onderzoek in opdracht van Stichting Natuur en Milieu. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchtvaart Nederland ongeveer 6 miljard euro oplevert, terwijl het kabinet rekent met 10 miljard. Het economisch belang van Schiphol wordt dus overschat.

Schiphol brengt verder een aantal negatieve effecten met zich mee voor de omgeving, zoals geluidsoverlast en milieuvervuiling. Hier is te weinig aandacht voor vinden tegenstanders.

Een voorwaarde was dat er wat aan de duurzaamheid gedaan moet worden, KLM is echter al de meest duurzame luchtvaartmaatschappij ter wereld volgens de DJSI (Dow Jones Sustainability Index). Hierdoor vrezen luchtvaart deskundigen dat wanneer KLM duurzamer moet gaan opereren, ze zichzelf uit de markt gaan prijzen en dus de strijd met de concurrentie verliest.

2.4 Kostenbesparing

Zoals al geschreven zitten er aan de staatssteun voorwaarden verbonden. KLM is bijna door haar geld heen voor het tweede kwartaal. Dus moet er geld worden bespaard. Dit wordt gedaan door de meeste tijdelijke contracten niet te verlengen, geen bonussen uit te keren, geen dividend voor aandeelhouders uit te keren en salaris in te houden van bijvoorbeeld piloten. Zo zegt ook Mahir Alkaya (SP-kamerlid): “Waarom zouden we met publiek geld piloten financieren die twee keer zo veel verdienen als de premier?”

2.5 Corona Proof

Als er weer meer mag in het dagelijks leven, en de maatregelen versoepeld worden, kan KLM weer langzaam beginnen met vliegen. Dit moet ook wel, want anders vallen de 10 miljard euro nooit terug te betalen. Maar als KLM weer meer mag gaan vliegen, dan zou het logisch zijn als er maatregelen komen waarmee de kans op besmetting zo klein mogelijk gehouden wordt. Op dit moment zijn er

door het RIVM nog geen algemene richtlijnen opgesteld zoals de middelste stoel vrij laten. Dit soort maatregelen zijn de verantwoordelijkheid van de vliegtuigmaatschappijen zelf, zegt het RIVM. Als er gezegd wordt dat de stoel in het midden leeg blijft, dan zorgt dit ervoor dat er nog maar twee derde van de normale capaciteit vervoerd kan worden. Dit betekent wederom dat het voor de meeste luchtvaartmaatschappijen, en dus ook KLM, onmogelijk is om winst te maken. Het zou dan alleen mogelijk zijn door de prijs te verhogen, maar hierdoor zullen er minder mensen het vliegtuig nemen waardoor er nog steeds geen winst gemaakt kan worden. Maar volgens een woordvoerder van KLM zal de middelste stoel in principe niet vrij gehouden worden, behalve als het land waar naar toe gevlogen wordt hier regels voor heeft opgesteld. Wel zullen de vliegtuigen vaker en beter gereinigd worden, ook de contactmomenten tussen de passagiers en bemanning worden beperkt. De EASA (European Union Aviation Safety Agency) heeft een handleiding voor passagiers gepubliceerd met tips en aanbevelingen voor afstand bewaren aan boord, het boarden en het ophalen van je bagage (EASA, 2020). Er wordt onder andere geadviseerd om een mondkapje te dragen, je handen goed schoon te maken en de hoeveelheid beweging aan boord te limiteren. Deze aanbevelingen kunnen de luchtvaartmaatschappijen omzetten in regels voor op hun vluchten.

Het is onduidelijk of het virus zich kan verspreiden via een airco of luchtverversingssysteem. Hier zijn wel vermoedens voor, de kleinste virusdeeltjes die vrijkomen tijdens het hoesten kunnen prima vervoerd worden door een airco. Dit kan weer leiden tot nieuwe besmettingen. Er wordt de tip gegeven om de ramen open te houden en goed te ventileren met bijvoorbeeld een ventilator. In een vliegtuig is dit natuurlijk niet mogelijk, maar omdat er in alle moderne vliegtuigen zogenaamde “High Efficiency Particulate Air-filters” zitten, kan alle lucht goed gezuiverd worden. De lucht wordt om de drie minuten vervangen, dus veel tijd voor besmetting is er niet. Bovendien stroomt de lucht in het vliegtuig van boven naar beneden, hierdoor is de kans op horizontale overdraging van het virus klein. Verder kijkt iedereen in het vliegtuig dezelfde kant op, hierdoor zou er weinig face to face contact zijn en kan het virus zich moeilijker verspreiden. Dat laatste claimen de vliegtuigmaatschappijen, maar het is onduidelijk of dit ook echt zo is.

3. RESULTATEN

3.1 Steunpakket

Er komen in totaal 10 miljard euro samen om Air

France-KLM overeind te houden. Dit geld komt van de Nederlandse en Franse overheid en zullen voor deze lening garant staan. De Franse overheid steunt het deel Air France, en de Nederlandse overheid steunt het deel KLM. Zo kan Air France-KLM overeind gehouden worden. Er zijn wel een aantal voorwaarden verbonden aan dit steunpakket, onder andere aan de winstbestemming en arbeidsvoorwaarden. Ook mogen er geen bonussen zijn voor medewerkers en geen dividend voor aandeelhouders. Deze laatste twee zijn ook onderdelen van het kosten besparen. Om verdere kosten te besparen zijn ook de meeste tijdelijke contracten niet verlengd.

3.2 Kritiek op het steunpakket

Er is altijd wel kritiek, zo ook op dit steunpakket. Volgens tegenstanders moet er meer aandacht zijn voor de negatieve effecten van KLM en Schiphol. Bijvoorbeeld de hoeveelheid nachtvluchten omlaag brengen of de geluidsoverlast verminderen. Tegenstanders vinden dat hier ook eisen voor moeten komen als KLM het geld krijgt. Ook vind men dat bedrijven die een belang hebben in KLM moeten meehelpen bij het overeind houden.

3.3 Corona Proof

In de toekomst zullen de maatregelen worden versoepeld. Er kan dan weer wat meer gevlogen worden, maar het moet wel 'Corona proof' gebeuren. Op het moment zijn er nog geen richtlijnen opgesteld voor de luchtvaart door het RIVM. Regels zoals de stoel in het midden vrij laten zijn nog niet ingevoerd, dit gebeurt alleen wanneer het land van bestemming hier regels voor heeft. Door de EASA is er wel een poster gemaakt met tips voor de reiziger (EASA,2020).

4. CONCLUSIE EN DISCUSSIE

4.1 Conclusie: Doet het ministerie genoeg?

Om KLM en Schiphol staande te houden heeft het ministerie in samenwerking met de Franse overheid een steunpakket aangekondigd. Dit steunpakket bevat 10 miljard euro. Deze 10 miljard euro is een lening waar beide staten garant voor zullen staan. KLM moet wel aan een aantal dingen doen wil zij deze miljarden krijgen. Er moeten namelijk kosten worden bespaard. Dit gaat gedaan worden door geen bonussen voor medewerkers uit te keren, geen dividend voor aandeelhouders en medewerkers met het hoogste salaris moeten een deel gaan inleveren. Deze maatregelen/eisen vallen weg wanneer het

geld terug is betaald. Verder zijn er nog eisen gesteld aan de winstbestemming, arbeidsvoorwaarden, hinderbeperking, duurzaamheid en de kwaliteit van de bestemmingen. Er is ook kritiek op dit pakket. Er wordt volgens tegenstanders te weinig aandacht besteed aan de negatieve effecten die Schiphol met zich meebrengt voor de omgeving, zoals geluidsoverlast en milieuvuiling. Hierover zouden ook voorwaarden moeten zijn bij het steunpakket. In de toekomst zal het vliegverkeer zonder al te veel hinder weer moeten kunnen plaatsvinden waardoor de lening terug betaald kan worden. Het opstarten van het vliegverkeer moet wel gebeuren met wat veiligheidsmaatregelen. Hier zijn nog geen richtlijnen voor, maar daar zullen de luchtvaartmaatschappijen zelf mee komen.

4.2 Discussie

In dit artikel is de vraag beantwoord wat het ministerie doet om KLM staande te houden. Dit is gedaan door te kijken naar verschillende aspecten van dit onderwerp. Ook is er gekeken naar 'Corona bestendigheid', dit omdat het handig is om te weten in hoeverre het normale vliegverkeer in de toekomst weer opgepakt kan worden. Om al deze informatie te verkrijgen is veel research gedaan en zijn veel nieuwsartikels gelezen. Dit onderzoek is vrij betrouwbaar omdat de informatie die opgenomen is uit nieuwsartikelen komt van grote nieuwsorganisaties zoals nu.nl, RTLnieuws en Trouw. Als dit theoretische onderzoek aan de andere kant van de wereld uit gevoerd zou worden, dan zou men dezelfde resultaten krijgen omdat deze informatie op het internet te vinden is. Wat beter had gekund tijdens het maken van dit artikel was de tijdsplanning. Er is vrij laat begonnen met de research en het schrijven met dit artikel. Maar dat komt omdat het besluit om dit artikel te schrijven vrij kort voor de deadline is genomen. Al met al was er een goede samenwerking tussen de auteurs.

Alle bronnen die gebruikt zijn voor dit artikel zijn te vinden in een apart document.

REFERENTIES

EASA (2020). *Process for passengers*. EASA

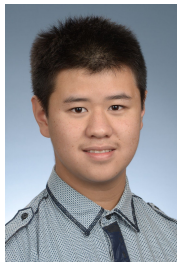
OVER DE AUTEURS

De peer to peer reviewer van dit artikel is: Ferry Boer (Vader Lucas)

Beleving Coronacrisis auteurs:

Valentin:

Tijdens de Coronacrisis zit ik vooral thuis. Elke dag probeer ik aan mijn schoolwerk te werken verder probeer ik elke dag even naar buiten te gaan. Tafeltennissen gaat ook niet meer door, hiervoor heb ik iets verzonnen waardoor ik thuis alsnog voor tafeltennis kan oefenen. Soms spreek ik wel eens met vrienden af om even buiten te wandelen, bij te praten. Aangezien dit ook niet zo vaak kan, mis ik wel een beetje sociaal contact. Elke week heb ik nog wel gitaarles, mijn docent geeft dan bij mij thuis les. Natuurlijk houden we onderling wel 1,5 meter afstand.



Lucas:

Tijdens de Coronacrisis valt er niet veel te doen. Je zit thuis, bijna alle activiteiten zijn afgelast en het enige wat je nog kunt/moet doen is aan school werken. Dat is dus ook wat ik elke dag doe, ik werk aan school en maak wat gemaakt moet worden. Ik kom nog maar zelden buiten, nog maar vier keer per week. Twee keer om te gaan hardlopen en de andere twee keer om bijvoorbeeld de vuilnis weg te brengen. Mijn accordeon les gaat online door, wat vrij vreemd is, maar het werkt prima. Tijdens schoolwerk bel ik vaak met vrienden, zo heb ik toch nog een beetje contact en doe tegelijkertijd iets voor school. Maar het is allemaal wel vervelend, en het went niet. Wel vind ik dat de tijd op een of andere manier veel sneller gaat. Dit komt waarschijnlijk omdat ik de hele tijd thuis zit.

