

# KLM KIND VAN DE REKENING! DE DUPE VAN AIR FRANCE?

Ik heb de afgelopen jaren in mijn advertenties veelvuldig kritiek geuit op bestuurders die de luchtvaart en de economie in ons land ernstig hebben geschaad. Zoals Cerfontaine, als CEO indertijd doodgraver van Schiphol, onder wiens bewind de luchthaven afzakte van nr. 8 tot nr. 14 in de wereld. En op voormalig minister Eurlings van Verkeer & Waterstaat. Alles wijst erop dat Eurlings' desastreuze invloed op onze luchtvaart, werkgelegenheid en welvaart voortduurt sinds hij tot de KLM-directie is toegetreden.

Ik refereer aan het artikel in het FD van 26 januari jl. **"Lege Kas bij Air France-KLM."** Yteke de Jong valt met de deur in huis "Air France-KLM zit op dit moment zeer krap bij kas. Dat verklaarde de Franse topman Alexander de Juniac gisteren in een hoorzitting in het Franse parlement." Waar blijft de hoorzitting in het Nederlandse parlement? "De strategie van Air France-KLM Van Wijk (hoezo strategie?) leek door de uitspraken van Juniac overvallen. "Ik weet van niks."

Wie krijgt nu de rekening gepresenteerd? Air France? Volgens analist Jos Versteeg "zal het bedrijf niet snel kopje onder gaan, Frankrijk is een trots land dat zijn luchtvaartmaatschappij niet snel failliet zal laten gaan". Wie is het kind van de rekening? De maatschappij die het meest presteert: de KLM als melkkoe.

Is Air France zo'n succesvolle alliantie? Welnu in 2009 maakte deze combinatie een **verlies** van € 1,56 miljard (zie mijn advertentie nr. 49 **Schiphol word s.v.p. eindelijk eens economische motor!**)

Daarentegen maakte de jonge **Emirates** € 1 mrd **winst**. Sindsdien is er bij de onheilige alliantie niets ten goede veranderd. Vandaar de lege kas en de gevaarlijke vergroting van haar schuld- en herfinancieringspositie. Wie waren nu de grote voorstanders van de overname van de KLM? Uiteraard CEO Van Wijk, die al jaren van de daken schreeuwde "het als KLM alleen niet te redden." Een goed koopman? De tweede grote voorstander was Eurlings (toen directeur in spe van de KLM), niet gehinderd door kennis van zaken. Als minister van V&W noemde hij de CEO van de KLM zelfs held. Dat moet je wel zijn als je je laat overnemen door een Frans staatsbedrijf dat een paar jaar eerder failliet gegaan zou zijn als de Franse regering er geen 15 miljard Francs in gepompt had! Tégen de regels van de EU, zónder dat EU-commissaris Neelie Kroes ingegrepen heeft. Daarna heeft strateeg Spinetta Air France gered en had de KLM daarbij nodig. Lezenswaard is het commentaar van Arnold Burlage hierover in De Telegraaf d.d. 30 november 2007 in **Schone Schijn** "Wat wil Nederland met de luchtvaart? Minister Eurlings zou zich daarover eens druk moeten maken, in plaats van oud-directieleden van de KLM tot held te verheffen na de overdracht van hun maatschappij aan Frankrijk. Nederland heeft nu meer dan ooit behoefte aan (luchtvaart)visie."

Wie was echt "teuge" deze overname? Daartoe verwijs ik naar mijn **brief aan de minister-president inzake de overname van KLM d.d. 23 september 2003**: "Inzake KLM/Air France veroorloof ik mij de volgende opmerkingen. U sprak daarbij over de bescherming van de positie van Schiphol. De positie van onze (inter)nationale luchthaven is in hoge mate afhankelijk van de dominerende airline. De KLM heeft Schiphol gemaakt stelt u zich voor dat KLM haar thuisbasis gehad zou hebben op Zaventem en Sabena op Schiphol. Heeft Air France hetzelfde belang bij de groei van Schiphol als de KLM? En wat is het effect op de werkgelegenheid van Nederland? Zijn allianties in feite fusies in het verleden niet merendeels mislukt?" Niettemin heeft Balkenende de onzalige overname van de winstmakende, sterkere KLM doorgedreven. Nota bene voor een spotprijs van € 784 mln.

Nota bene op de top van de hoogconjunctuur. Nog niet een kwart tot een vijfde van de werkelijke waarde. Was Balkenende als derde en belangrijkste voorstander slachtoffer van zijn minister Eurlings? Of dacht hij daarbij ook aan zijn begeerde presidentschap van de EU, waarin Sarkozy een doorslaggevende stem had? Hoe dan ook de vermaledijde Berlusconi kreeg het voor elkaar een half miljard méér te krijgen voor het failliete Alitalia nota bene op het dieptepunt van de financiële recessie!

NB. Waarom start ons parlement daar nog steeds geen parlementaire enquête over? Het gaat om een smak geld, onze werkgelegenheid en welvaart.

In dit verband is interessant het artikel wederom van Burlage in De Telegraaf d.d. 18 februari 2008 **"Even slikken voor LEO"**: *Het voorwaardelijke bod dat Air France-KLM heeft uitgebracht op Alitalia moet vooral voor ex-KLM topman Leo van Wijk in meerdere opzichten even slikken zijn geweest. Voor de tweede man van de luchtvaartcombinatie - belast met strategie en alliantie - (onderstreping JP) moet de gisteravond door de Italiaanse regering akkoord bevonden koopsom van € 747 miljoen voor het verliesgevend Alitalia een flinke afknapper zijn (inmiddels € 1,25 miljard, JP). De € 784 miljoen die Air France op tafel legde voor de heel wat gezondere KLM en kroonjuwelen zoals Transavia en Schiphol is daarmee vergeleken peanuts. De overname van Alitalia moet Van Wijk ook in ander opzicht niet lekker zitten. Een eerdere fusie van KLM met Alitalia werd door hem ontbonden, dezelfde Van Wijk die de "spaghetti joint venture" tevoren vurig had aangeprezen.*

NB. Deze ontbinding kostte KLM volgens Burlage € 250 mln!

**Het is de hoogste tijd dat strateeg Van Wijk de fusie met Air France gaat ontbinden! Al in 1988 bepleitte ik samenwerking tussen de twee toen beste luchtvaartmaatschappijen ter wereld, Swissair (nu Swiss) en KLM. Waarom kiest KLM niet eveneens voor Lufthansa?**

Hoe interessant deze Telegraaf-artikelen ook zijn, het is mosterd na de maaltijd. Dit zijn feiten **na** de catastrofale goedkeuring van de overname van KLM, 5 jaar na mijn waarschuwing daartegen aan de minister-president Balkenende. Niemand, noch de regering, noch de volksvertegenwoordiging, noch de pers heeft daaraan aandacht geschonken.

Vast staat dat Eurlings daarin een catastrofale rol gespeeld heeft en nog speelt. Niet alleen inzake KLM. Tevens stel ik vast dat Eurlings ook Schiphol ernstig benadeeld heeft door de reservering van de overbodige 2e Kaagbaan, nota bene 7e baan van Schiphol!

NB. Daarvóór was de 2e Kaagbaan reeds 2 keer voor elk 3 jaar gereserveerd. Eurlings ging nog veel verder door in 2009 deze baan tot na 2020 te reserveren, daarbij aangevend dat dan nog niet zeker was of deze baan nodig zou zijn. Is een reservering van meer dan 20 jaar ten koste van woon- en vestigingsklimaat vooruitziend beleid?

Zodoende verhevigde deze minister het conflict van Schiphol tegen Chipshol, tegen beider belang. Dit conflict drukt immers ook de waarde van onze nationale luchthaven! (A)eroports (d)e (P)aris hebben daarin een belang van 8% gekregen voor een bedrag van € 350 mln. Uiteraard wil AdP aan Schiphol voor 100% niet 12,5x € 350 miljoen = ruim € 4 mrd betalen. Integendeel, AdP wil het kunstje van Air France met KLM (1/5 van de waarde) overdoen en eveneens een habbekrats op tafel leggen. Minister Eurlings had daaraan moeten meewerken tégen

het landsbelang. Echter door de déconfiture van Balkenende IV is dit gelukkig nog niet gelukt.

Ik eindig met verwijzing naar 2 interessante artikelen van Eric Vrijsen in Elsevier. Het eerste van 30 april 2011 **Camiel vond het wel best** met als ondertitel **Garanties ex-minister Eurlings stellen weinig voor**. Dit betreft de veiligstelling van Schiphol als mainport. De enige garantie is dat sprake moet zijn van een "evenwichtige" ontwikkeling van de 2 hubs De Gaulle en Schiphol. "Maar wat dit evenwicht precies inhoudt is echter niet duidelijk." Het tweede artikel van 17 december jl. luidt **De angst van Eurlings voor het allerhoogste** met als ondertitel **Waarom kroonprins Camiel Den Haag verliet**.

Eurlings heeft afscheid van de politiek genomen onder het mom een gezin te willen gaan stichten. Een loopbaan in de politiek als minister/toekomstig minister-president zou daarvoor een hinderpaal zijn. Ver gezocht.

NB. Toen ik Eurowoningen oprichtte in 1960 was ik van dezelfde leeftijd als Eurlings in 2010/11. Ik moest dag en nacht werken met een gezin van 5, korte tijd later 6 jonge kinderen.

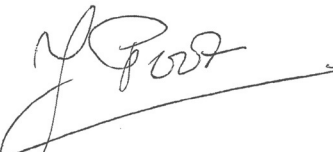
Van een huwelijk van Camiel met zijn knappe Hongaarse vriendin is niets terecht gekomen, laat staan een gezin. Zij kwam mede met het oog op dat voorgenomen huwelijk in Nederland werken op het ING hoofdkantoor, maar in 2011 ging zij plotseling terug naar Hongarije. Over het hoe en waarom wordt uiteraard – want het was immers Eurlings zélf die in politiek en PR zijn huwelijk nadrukkelijk accentueerde - druk gespeculeerd. Zoals in Elsevier: "Is ie misschien homo ... Niet dat homoseksualiteit een beletsel is voor een loopbaan bij het CDA maar het is wel een gerucht waarmee je Eurlings een toontje lager laat zingen." Het is maar één element uit een uitvoerig artikel dat men zou moeten lezen.

**Bij Eurlings is niets wat het lijkt.** Zo ook zijn zogenaamde "performance" als minister van V&W. Die berustte op *window dressing*. Maar met mooie woorden, politieke handigheidjes, de steun van meelopers en een eeuwige glimlach ben je er niet. Abrupt verliet hij de politiek en stapte over naar KLM. Dat hij als minister héél dicht op dit bedrijf had gezeten, vond Eurlings trouwens geen probleem voor zijn toch al aangetaste geloofwaardigheid.

Zijn ministerschap deed geen goed aan de Schiphol-economie. Eurlings accepteerde de verkwanseling van ons nationaal KLM-belang! En onder zijn toezien oog modderde Schiphol ongestoord verder. Met steeds hogere tarieven, steeds bozer wordende airlines en géén goede visie op de toekomst. Eurlings wentelde zich liever in de waan van de dag dan echt vooruit te zien en te regeren.

Sinds zijn onopgehelderde vertrek uit de politiek geeft hij leiding aan KLM Cargo. Ik waarschuw dat de beoogde benoeming van Eurlings tot opvolger van CEO Hartman niét in het belang van de KLM én van Nederland is. Waren mijn eerdere waarschuwingen over Schiphol, KLM en de rechtsstaat onjuist?

Crans, 31 januari 2012

  
drs. J. Poot (13/08/1924), oprichter Chipshol-groep (1986) en Eurowoningen (1960)

Reageer op deze advertentie en bestel gratis de boeken van **Dr. J. Poot op schipholwanbeleid.nl**

