

# Zonder staatssteun was de KLM al zo'n tien keer failliet gegaan

*Staat de KLM op instorten, dan schiet de overheid te hulp. Dat gebeurde tijdens de coronacrisis, precies zoals al vele malen eerder, laat uit een nieuw boek zien.*

<https://www.trouw.nl/economie/zonder-staatssteun-was-de-klm-al-zo-n-tien-keer-failliet-gegaan~bd70c195/>

Trouw, [Hanne Obbink](#) 25 januari 2022, 00:01

“Het is maar een luchtvaartmaatschappij”, schrijft Ties Joosten, journalist bij *Follow The Money*, in zijn boek dat dinsdag verschijnt over de KLM; *De blauwe fabel*. Maar al een eeuw lang wordt de onderneming gezien als veel meer dan gewoon een bedrijf. Al die tijd wordt de KLM ‘tegen elke prijs in de lucht gehouden’, zoals het in de ondertitel heet. Joosten onderzoekt waarom.

Het boek laat zien dat de Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij haar hele 103-jarige geschiedenis al afhankelijk is van de overheid. Gemiddeld gaat de KLM eens per decennium failliet, stelt Joosten. Ware het niet dat ze keer op keer door staatssteun gered wordt.

## 1919

De KLM kan in 1919 opgericht worden dankzij het geld van acht rijke industriëlen. Binnen een paar jaar zal de luchtvaartmaatschappij winstgevend zijn, belooft oprichter Albert Plesman. Als de overheid tenminste de eerste paar jaar bijspringt met subsidie. En dat gebeurt.

Twee jaar later al is duidelijk dat de KLM failliet gaat als de overheid niet een tweede keer over de brug komt. Plesmans strategie is niet gericht op winst maken, maar op steeds meer en steeds verder vliegen, en dat wrekt zich. In 1922 steekt de overheid opnieuw een paar ton in de KLM, vijf jaar later nog een keer.

De KLM blijft verlies lijden. De overheid koopt aandelen, eerst voor een half miljoen gulden, daarna nog eens voor tweeënhalf miljoen. Vanaf 1929 is ze daardoor meerderheidsaandeelhouder en is de KLM een staatsbedrijf.

## 1949

In de jaren na de oorlog groeit de luchtvaart sterk en de Nederlandse overheid bevordert die groei in 1947 met een wet op grond waarvan de KLM 100 miljoen gulden tegemoet kan zien. De KLM heeft dan net haar eerste jaar met een bescheiden winst achter de rug.

Maar in 1949 wordt Indonesië onafhankelijk en dat treft de KLM zwaar: de vluchten naar Nederlands-Indië waren de kurk waarop het bedrijf dreef. En dus trekt het kabinet opnieuw de portemonnee: 40 miljoen gulden deze keer. Echt, die staatssteun is eenmalig, belooft het kabinet de Tweede Kamer, de regering zal ‘niet bij voortduring instaan voor omvangrijke financiële tegenslagen bij de KLM’.

## 1957

Nog geen tien jaar later is het weer zover. De KLM wil haar propellervliegtuigen vervangen door straalvliegtuigen en dat kost veel meer geld dan ze kan ophoesten. Daar wordt iets op verzonnen, samen met de overheid, die tegen die tijd 98 procent van de aandelen bezit. KLM mag een deel van die aandelen voor een zacht prijsje terugkopen, brengt die naar de beurs van New York en krijgt er veel meer voor terug. Als het stof is neergedaald blijkt de overheid er zo'n 35 miljoen gulden bij ingeschoten te zijn en is ze nog maar voor 72 procent aandeelhouder.

# Zonder staatssteun was de KLM al zo'n tien keer failliet gegaan

## 1961

De opkomst van goedkope chartermaatschappijen zorgt voor gigantische verliezen bij de KLM. Het eigen vermogen zakt door de ondergrens, en dat geeft drie banken het recht het volledige bedrag van een doorlopend krediet dat de KLM bij hen heeft uitstaan, 70 miljoen dollar, op te eisen – en zo de KLM te liquideren.

Maar nee, dat gebeurt niet. Het kabinet komt met een pakket leningen en garanties ter waarde van 375 miljoen gulden, en later nog eens 50 miljoen gulden aan leningen. De banken worden uitgekocht.

Zowel bankiers als aandeelhouders 'leren nu een belangrijke les', schrijft Joosten: "Nederland is niet bereid de KLM failliet te laten gaan". En dat is goed nieuws voor hen, want dat betekent dat zij nauwelijks risico lopen als ze geld lenen aan de KLM of in het bedrijf beleggen. In goede tijden ontvangen zij rente of dividend, in slechte tijden springt de overheid bij.

## 1975 en later

Moet de rest van de geschiedenis nog verteld worden? Begin jaren zeventig zorgt de oliecrisis voor torenhoge kerosineprijzen en gigaverliezen voor de KLM. Deze keer steunt de overheid het bedrijf met een noodd krediet én door aandelen in te kopen (waardoor haar belang in KLM weer stijgt tot 78 procent).

Daarna beleeft de KLM haar 'langstdurende winstgevende periode ooit', schrijft Joosten, met veertien jaar lang zwarte cijfers. Ze betaalt in die jaren geen vennootschapsbelasting en keert weinig dividend uit. Toch heeft ze voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen meer dan eens ingewikkelde financiële constructies nodig, gesteund door de overheid en met een grote schuldenlast als gevolg.

Uiteindelijk zorgt onder meer de opkomst van prijsvechters als Ryanair en EasyJet ervoor dat de KLM het niet in haar eentje redt. In 2003 fuseert ze met ('wordt ze overgenomen door', zeggen sommigen) Air France.

## 2020

En dan breekt de coronacrisis aan. Wie Joostens geschiedschrijving van de afgelopen eeuw heeft doorgenomen, weet beter dan ooit: het is allerm minst verrassend dat het kabinet opnieuw de ondergang van de KLM zal willen voorkomen, koste wat het kost. De KLM krijgt een lening van 1 miljard euro plus garanties op bankleningen ter waarde van 2,4 miljard euro.

De kans lijkt klein dat die leningen ooit worden terugbetaald, schrijft Joosten; daarvoor zijn de winstmarges in de luchtvaart gewoon te smal, ook in goede tijden. Maar de staatssteun is zo vormgegeven dat dat risico niet de banken treft, maar de overheid. "De belastingbetaler maakt miljarden over", schrijft Joosten, "maar de wereldwijde *haute finance* blijft buiten schot."

Die les hadden banken en beleggers zestig jaar geleden al geleerd, blijkt uit zijn boek. Komt de KLM in nood, dan kunnen zij rustig achterover leunen en wachten tot de overheid te hulp schiet.

*Ties Joosten, De blauwe fabel. Uitgegeven door Follow The Money, 256 pagina's, €22,50.*