

# Haagse krokodillentranen om KLM

Gepubliceerd: zaterdag, 11 juni 2016 20:56



**Heel Den Haag is in rep en roer want Air France wil vluchten van KLM/Schiphol naar Parijs overhevelen om zo meer werk te scheppen voor het Franse bedrijf.** De Franse regering, waaraan de Haagse ondernemers het bedrijf bewust werd

We beginnen vandaag met een klein stukje Nederlandse taal en wel met de uitdrukking: boter op je hoofd hebben.

De betekenis daarvan [is als volgt:](#)

*Wie boter op zijn hoofd heeft, kan dan misschien wel aanmerkingen hebben op anderen, maar is zelf ook bepaald niet onschuldig: er valt hem- of haarzelf ook wel het een en ander te verwijten.*

We kunnen aardig zijn en zeggen dat de politici in Den Haag die nu moord en brand schreeuwen over de plannen van Air France boter op hun hoofd hebben of we kunnen minder aardig zijn en zeggen dat daar een compleet stel debielen hun intrek heeft genomen, in het verleden, het heden en hopelijk stopt dat in de toekomst.

Wat [wil het geval:](#)

*Het kabinet moet in spoedoverleg met de Fransen vanwege de opgelaaide ruzie tussen KLM en Air France. Dat eist de Tweede Kamer die zich ernstig zorgen maakt over de laatste ontwikkelingen.*

*Volgens het ministerie van Financiën heeft minister Dijsselbloem nog geen gesprek gehad met zijn Franse ambtgenoot over de perikelen. Staatssecretaris Dijksma (Infrastructuur) is momenteel in het buitenland. Zij zit in Georgië voor een VN-bespreking over luchtkwaliteit.*

*De ophef ontstond nadat bekend werd dat Air France de zinnen heeft gezet op KLM-vluchten die nu nog van Schiphol vertrekken. Air France, zo melden bronnen, wil deze vluchten afsnoepen. Dat doet veel stof opwaaien, omdat KLM bezuinigt, reorganiseert en*

# Haagse krokodillentranen om KLM

Gepubliceerd: zaterdag, 11 juni 2016 20:56

*meer winst maakt. De Fransen doen dat allemaal niet. Ze willen wel de lusten, maar niet de lasten, zo klinkt het in KLM-kringen.*

*In de Tweede Kamer klinkt na het horen van de laatste ontwikkelingen oorlogstaal. „De vraag komt naderbij of de samenwerking tussen Air France en KLM nog wel vruchtbaar is”, zegt PvdA'er Jacques Monasch. Hij wil dat het kabinet de Fransen duidelijk gaat maken 'dat hier geen sprake van kan zijn'.*

*Coalitiegenoot VVD eist dat dit gesprek tussen het kabinet en de Fransen vandaag nog plaatsvindt. „Er moet achter de schermen worden teruggeduwd”, vindt Kamerlid Ton Elias.*

Natuurlijk gaat Air France voor het eigenbelang en niet voor dat van een onderneming die ze dertien jaar geleden voor een schijntje hebben gekocht.

Toen hadden ze moeten handelen in Den Haag, want ze werden destijds op diverse fronten [gewaarschuwd](#) voor de gevolgen van die onzalige deal met Air France. Voor het luttele bedrag van 784 miljoen kregen de Fransen in 2003 ons kroonjuweel, de KLM, in handen. Dit was trouwens inclusief dochterondernemingen zoals Transavia.

Na de "fusie" ging het van kwaad tot erger, waarbij [Camiel Eurlings](#) er persoonlijk voor zorgde dat het gehele proces om de KLM kapot te maken nog wat werd versneld.

Zo [schreven wij](#) iets minder dan drie jaar geleden:

*Eén van de meer onlogische besluiten ooit is de benoeming van Camiel Eurlings tot president directeur van luchtvaartmaatschappij KLM.*

*Behalve als je bedenkt dat hij lid is van de meest machtige Ridderorde op deze wereld, een die direct valt onder de Zwarte Paus.*

*Hoe kan het dat een Camiel Eurlings wordt benoemd tot president directeur van onze nationale trots, de KLM, en vervolgens enige tijd later het bericht verschijnt: Air France slokt KLM versneld op?*

Den Haag doet nu een Duitslandje: "Wir haben dass echt niet gewusst". Toen hadden ze moeten luisteren naar klokkenluiders zoals Micha Kat die hen uitgebreid heeft gewaarschuwd voor de gevolgen van de onzalige overname van KLM door Air France.

Hierna volgt een [uitgebreid artikel](#) van hem, geschreven op 2 oktober 2003, twee dagen na

# Haagse krokodillentranen om KLM

Gepubliceerd: zaterdag, 11 juni 2016 20:56

de fusie, waarin duidelijk wordt gemaakt dat we hier te maken hebben met een regelrechte misdaad. Landverraad van de eerste orde, waar nu alsnog ingedoken zou moeten worden om de ware schuldigen van dit komende KLM drama aan te pakken.

Want een drama gaat het worden, zoveel is zeker. En daar zal manneke Dijsselbloem echt niets aan kunnen (willen) veranderen. Het kwaad is al geschied.

## ***KLOKKENLUIDERS: KLM IS ZONDER EFFECTIEF BESTUUR NAAR DE SLACHTBANK GELEID***

*Normaal gesproken zijn het hoogtijdagen voor een Raad van Commissarissen als een bedrijf op het punt staat te fuseren of te worden overgenomen. Neemt het bestuur wel de juiste beslissing? Kloppen de feiten waarop het de beslissing zegt te baseren? Moet er worden ingegrepen? Het zijn de klassieke kwesties waar elk controlerend orgaan mee zou worstelen, dus zeker de RvC van de KLM daags voor het belangrijkste moment in de bijna honderdjarige geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij. Laten we deze RvC eens onder de loep nemen.*

*Relevant is primair dat er een ?strategisch comite? blijkt te bestaan (Floris Maljers als voorzitter, Dudley Eustace, Lutgart van den Berghe en Bauke Geersing) dat zich, zo mag worden aangenomen, in het bijzonder bezig houdt met alliantievraagstukken. Verder zijn commissaris de heren Wim Kok, Max Albrecht, Kees Storm, Cornelis van Lede en Gary Lee Wilson. Jan Stekenburg is recent overleden. De indruk bestaat dat deze sterk vergrijsde RvC zich volledig afzijdig heeft gehouden van het fusiedossier. Dit wordt bevestigd door anonieme bronnen vanuit KLM. We doen navraag. Van het ?strategisch comite? neemt rond het weekeind voor de aankondiging van de overname op 30 september alleen mevrouw Van den Berghe de (mobiele) telefoon op. Heeft ze het druk als key supervisor van KLM? Waar is ze mee bezig? Welke stukken leest ze? Wat adviseert ze? ?Ik kan de vragen die u stelt nu niet aan. Het dossier ligt zeer gevoelig. Ik hoop dat u dit begrijpt. Tot ziens! Deze (Belgische) mevrouw Van den Berghe figureert stevast in artikelen over ?de machtigste vrouwen van Nederland? en het ?old girls network? maar inhoudelijk is er nog nimmer een visie van haar vastgelegd. Interviews heeft ze voorts niet of nauwelijks gegeven. Kees Storm, een dag later: ?Ik ga niets zeggen. Wend u zich tot KLM.? Cornelis van Lede: ?U bent aan het verkeerde adres. Is de beeldvorming dat we als RvC buitenspel staan? Zo zij het. Wacht maar tot we klaar zijn. Dan komt er heus wel een duidelijk verhaal.? Geersing laat via zijn vrouw weten niet uit zijn stoel te komen en Maljers en Albrecht zijn structureel onbereikbaar. Eustace (GB) en Wilson (VS) wonen in het buitenland en zijn niet gebeld.*

*Een RvC houdt toezicht op het bestuur. Voorzitter van de RvB is Leo van Wijk. Veel*

# Haagse krokodillentranen om KLM

Gepubliceerd: zaterdag, 11 juni 2016 20:56

*insiders geven aan dat de RvC zijn geloofwaardigheid zo wie so al verloren had door Van Wijk jaar in jaar uit te laten voort blunderen zonder in te durven grijpen. Sterker: door voor de RvB vette bonussen te accorderen zonder dat de vereiste targets werden gehaald: onder het kopje 'doelstellingen bereikt' meldt het jaarverslag niet meer dan het nietszeggende 'deels'. Van Wijk ontving in 2002 meer dan 300.000 Euro 'variabel' naast ruim zes ton vast. Dit ter compensatie van zijn opties die waardeloos zijn omdat de koers onder zijn visionaire bewind is ingestort van 45 naar 6 Euro?*

*Een reeks mislukte fusie- en alliantiepogingen met als climax het miljoenendrama rond Al Italia maar ook het structureel missen van de beleidsmatige boot (geen adequate reactie op prijsbrekers, geen diversificatie doorvoeren als luchtvaart zelf onder druk komt te staan) hebben ervoor gezorgd dat Van Wijk op het moment dat de overname werd beklonken de facto geen enkele power to reign meer bezat. Nog erger: klokkenluiders melden dat Van Wijk weinig meer heeft gedaan dan jaar in jaar uit leuren met KLM bij andere maatschappijen waardoor hij aan 'gewoon besturen' nauwelijks meer toekwam. Ook dit wordt door veel KLM'ers gezien als verklaring voor het non-beleid of wanbeleid dat onder zijn voorzitterschap is gerealiseerd. 'Het is een schandaal dat zijn weerga niet kent. De bejaarde RvC vulde het beleidsmatige gat dat bij KLM was ontstaan niet op in de wetenschap dat ze binnenkort toch zullen verdwijnen. Ze hadden zichzelf de facto al opgeheven. Komen ze mooi weg, want ze hoeven nu aan niemand meer verantwoording af te leggen! Van Wijk hield zich ook gedeisd bij het verkwanselen van zijn company. Hij mag 'tweede man' worden van de nieuwe combinatie dus zijn kostje is gekocht. Zijn inkomen zal ongetwijfeld sterk stijgen en hij krijgt een duurdere auto met een mooier aangeklede chauffeur om heen en weer te pendelen (hoezo 'efficiency'?) tussen de twee 'hoofdkantoren' in Amsterdam en Parijs. Het verhaal is dit: dankzij complete en structurele incompetentie is KLM aangeleverd als hapklare brok voor Air France (AF). En maar praten over 'garanties' en 'behoud van werkgelegenheid'? Slaap zacht!?*

*Alle fusies die plaatsvinden in een sector met overcapaciteit leiden tot zware saneringen. Sterker: KLM zegt te moeten fuseren omdat het op eigen kracht niet levensvatbaar meer is. Wie kan nu met droge ogen volhouden dat je vanuit zo'n begging position niet zult worden gesaneerd? De hele Nederlandse politiek, zo blijkt, net als organisaties als VNO/NCW en tal van 'deskundigen'. 'Het voornaamste probleem is de overcapaciteit. AF zal daarmee korte metten maken. Hoe? Door KLM-vluchten te schrappen. Waar nu nog zowel AF als KLM op Boekarest vliegen, zal dat spoedig alleen nog gebeuren door AF. Vanuit Parijs wel te verstaan. De transfer-passagiers die zo belangrijk zijn voor Schiphol zullen daarmee als eerste verdwijnen. Schiphol is dan verloren als mondiaal knooppunt en zakt in. Hiermee verspeelt Nederland direct de laatste kurk waarop onze economie nog drijft: het zijn van een vestigingsplaats voor internationale ondernemingen. Die zitten hier immers vanwege de vele bestemmingen vanuit Schiphol. Alle voordelen liggen bij AF, alle*

# Haagse krokodillentranen om KLM

Gepubliceerd: zaterdag, 11 juni 2016 20:56

*nadelen bij KLM. En wat als de economie nog verder inzakt? Wie zal de klappen in de vorm van verder banenverlies dan moeten opvangen? Het zijn retorische vragen. Het is heel slim wat Spinetta (de topman van AF) doet, want werkende weg heeft hij direct ook een belangrijke concurrent uitgeschakeld.?*

*De media stuurden de beeldvorming van een ?noodzakelijke en optimale oplossing? sterk aan. ?Steeds weer wordt de suggestie gewekt alsof er ?afspraken? zouden zijn gemaakt met bepaalde ?garanties?. Maar iedereen weet dat het belang van AF niet in de eerste plaats KLM is of Schiphol. Het is typisch Nederlands ons zo een rad voor ogen te laten draaien. ? Het weekblad Elsevier kwam met een zinvolle analyse (overname KLM is funest) maar daarin werd omineus genoeg geen enkele bron opgevoerd. De enigen die met open vizier hebben durven wijzen op de rampzalige gevolgen van dit alles zijn Benno Baksteen, voorzitter van het Platform Nederlandse Luchtvaart, bedrijvenonderzoeker Pieter Lakeman en econoom Sveder van Wijnbergen. In een artikel in NRC Handelsblad wordt ook gewezen op de enorme gevaren, maar dat gebeurt door een anonieme ex-werknemer van de KLM. Wel bracht de pers talrijke ?sentimentele? verhalen over het ?KLM-gevoel? en (NRC Handelsblad) verdiepte zich in de toekomst van de blauwe grachtenhuisjes met drank die businessclass-reizigers als sinds mensenheugenis cadeau krijgen en de ?KLM-stewardess?.*

*Was er een betere oplossing geweest voor de rampzalige situatie waarin KLM zich bevond? ?Ten eerste had KLM met British Airways (BA) moeten samengaan maar ook dat heeft Van Wijk verpest. Waarom? De culturen passen veel beter bij elkaar maar nog belangrijker is dat BA wel belang heeft Schiphol groot te houden dankzij het capaciteitstekort in Londen. AF wil Schiphol juist uitkleden ten faveure van Parijs. Maar er is nog een andere lijn. In de VS hebben de luchtvaartmaatschappijen sinds 9/11 \$ 20 mrd verloren. Ook verdwenen 100.000 banen. De Air Transport Association zei recent dat de overheid er zelf maar moet instappen en de hele boel moet worden genationaliseerd. Het past in de algemene trend van een roep om een terugkeer naar de leidende rol van de staat in zaken als nutsvoorzieningen en vervoer die kunnen gelden als primaire levensbehoeften.?*

*Het artikel kwam tot stand na gesprekken en emailcontact met diverse klokkenluiders vanuit KLM en rond Schiphol.*