

KLM in zwaar weer

WAT ZIJN DE GEVOLGEN VOOR KLM ALS GEVOLG VAN DE
CORONA-UITBRAAK?



Onderwijsinstelling

*Hanzehogeschool Groningen
Instituut voor Bedrijfskunde
april 2020*

Vak

Kennislab (Action lab)

Docent

Delano Maccow

Student

*Sebastian van Tilburg
l.s.van.tilburg@st.hanze.nl
361841*

Inleiding

Het is een raar beeld voor Nadine (floormanager) op Schiphol. “Zo rustig, dit is echt een unicum” vertelt Nadine aan de kijkers thuis terwijl zij loopt op het vliegveld (YouTube-kanaal Schiphol). Volgens Nadine lijkt het op een nachtdienst terwijl buiten het zonnetje schijnt. Het is niet het geval dat het gehele vliegverkeer plat ligt. De reizigers zijn vooral mensen die weer naar huis willen. In de ruim twintig jaar dat Nadine op Schiphol werkt heeft zij nog nooit zo’n situatie meegemaakt (maart 2020).

Het gros van de mensheid zou bij het woord corona voor 2020 denken aan het lekkere Mexicaanse biertje. Vandaag de dag roept het nét een wat andere associatie op. In december van het jaar 2019 werd in de Chinese miljoenenstad Wuhan een cluster van symptomen van een “longontsteking van onbekende oorsprong” waargenomen. Deze cluster van symptomen werd al snel in verband werd gebracht met de plaatselijke markt waar onder andere levende dieren werden verkocht. Op deze markt werden onder andere kippen, slangen, vleermuizen, herten en organen van konijnen en andere wilde dieren verkocht. Al snel werd vermoed dat de veroorzaker een nieuw coronavirus kan zijn, dit virus is afkomstig uit het dierlijke gastheer.

Coronavirussen worden voornamelijk verspreid onder dieren, echter zijn er gevallen bekend waarbij ook mensen geïnfecteerd werden. Vier van de bekende coronavirussen die werden aangetroffen bij mensen veroorzaken milde luchtwegenaandoeningen, zoals een verkoudheid. Er zijn echter andere varianten die gevaarlijker kunnen zijn. Zo vond er in 2002 in China een uitbraak van SARS plaats, die leidde tot ongeveer 800 dodelijke slachtoffers. In 2012 leidde een uitbraak van MERS tot 850 doden in meerdere landen.

Het merendeel van de patiënten die in het begin van dit jaar het nieuwe virus hadden gekregen, hadden de markt in Wuhan bezocht. Dit feit steunde de hypothese dat hier zich de bron van de uitbraak bevond. Wuhan is de dichtstbevolkte stad in centraal China en heeft meer dan 10 miljoen inwoners. Deze metropool heeft de status van verkeersknooppunt dat zowel Noord- en Zuid-China als Oost- en West-China via snelwegen en spoorwegen met elkaar verbindt. Daarnaast is deze miljoenenstad een belangrijk centrum van economie, industrie en onderwijs in Centraal-China. De belangrijkste industrieën bevatten staalindustrie, automobiellindustrie en elektronische industrie.

Na de uitbraak was er al snel sprake van bezorgdheid dat het virus zich snel zou verspreiden. In januari van dit jaar verspreidde het virus zich vanuit Wuhan naar andere provincies in China. Daarnaast dook het virus op in landen buiten China, het virus werd meegenomen door internationale reizigers, voornamelijk naar landen met belangrijke handelsrelaties. Op 27 februari 2020 was de eerste persoon in Nederland besmet met het nieuwe coronavirus. Begin maart van dit jaar werd naar buiten gebracht dat het aantal mensen dat wereldwijd besmet is geraakt met het nieuwe coronavirus, de 100.000 voorbij is. In maart van dit jaar spreekt de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor het eerst over een pandemie. ‘Pandemie’ betekent letterlijk: wereldwijd voorkomend, legt viroloog Marion Koopmans van het Erasmus MC uit.

Naast de slachtoffers van het virus, wordt de economie, in het bijzonder de luchtvaartsector, hard geraakt door het coronavirus. Het vliegverkeer komt tot stilstand. Steeds meer landen sluiten hun grenzen en/of weigeren vluchten uit onder meer Europese landen. KLM schrapt massaal vluchten en parkeren hun vliegtuigen om zo veel mogelijk kosten te besparen. In maart werd aangekondigd door KLM en zustermaatschappij Air France dat zij ernstig rekening houden dat aankomende maanden (april en mei 2020) 70 tot 90 procent van de vluchten worden geschrapt. Pieter Elbers (directeur KLM) is er niet gerust op, "de impact zou enorm zijn." In dit artikel staat de vraag centraal: "Wat is de impact voor KLM als gevolg van de corona-uitbraak?"

Wat leert de geschiedenis en de literatuur ons?

Pandemie

In maart van dit jaar bestempelde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) het wereldwijde coronavirus voor het eerst als een pandemie. Een pandemie is een epidemie op wereldwijde schaal (WHO, maart 2020). "Pandemie" betekent letterlijk: wereldwijd voorkomend, legt viroloog Marion Koopmans van het Erasmus MC uit (NOS, maart 2020). De corona-uitbraak staat inmiddels in het rijtje van pandemieën. De laatste pandemie was in de periode van 2009-2010, dit betreft de Mexicaanse griep. De grootste pandemie in de moderne geschiedenis is zonder twijfel de Spaanse griep (1918). Geschat wordt dat 40 miljoen burgers als gevolg van deze griep zijn overleden. Bij gebrek aan data zijn de economische gevolgen nauwelijks in te schatten. Daarentegen kan worden gesteld dat deze gevolgen enorm zijn, vooral het feit dat een groot gedeelte van de slachtoffers tussen de 25-45 jaar waren. Voor het model van een pandemie geldt dat 20 tot volgens sommigen 60 procent van de wereldbevolking in korte tijd besmet raakt, geeft Koopmans aan. Hoogstwaarschijnlijk wordt daarvan de helft ziek en komt 1 tot 2 procent te overlijden (NOS, maart 2020).

Algemene gevolgen voor de economie

De meeste landen hebben wettelijk vastgestelde protocollen en vastgelegde programma's ter voorkoming en bestrijding van (besmettelijke) ziekten. Volgens zulke protocollen kan het betekenen dat de patiënt in quarantaine moet (D.F. Rijkels, 2005). Epidemieën kunnen grote gevolgen hebben binnen een samenleving en binnen een economie. Ten eerste zal een epidemie een economische wissel op de samenleving trekken. Patiënten kunnen niet werken omdat zij behandeld moeten worden. Naast het feit dat zij niet kunnen werken zullen zij niet of nauwelijks geld uitgeven. Ten tweede, indien het gaat om een dodelijke epidemie met besmettingsgevaar, zullen ook (veel) gezonde personen thuis blijven. Verder kan de overheid besluiten om het economisch leven (tijdelijk) stil te leggen om verdere besmetting te voorkomen. Wanneer dit enige tijd duurt kunnen bedrijven failliet gaan aangezien het personeel voor een groot deel niet meer kan werken en er geen klanten meer komen opdagen. Dit geldt ook voor KLM en vormt een groot risico voor hen.

Voorbereiding van bedrijven tegen een pandemie

Volgens de Aon Corporation (verzekeringmakelaar) zijn veel bedrijven nog altijd niet goed voorbereid op een eventuele pandemie (Trouw, 2006). Er wordt vaak verondersteld dat ze zich voldoende hebben gewapend tegen een uitbraak van een wereldwijde epidemie. Dat blijkt uit een in 2006 verschenen rapport van Aon. Het rapport toont aan dat maar weinig bedrijven zijn die interne ervaring hebben met het vaststellen van adequate procedures ter bescherming van hun personeel die zowel praktisch als betaalbaar zijn. Daarnaast toont het rapport van Aon aan dat de dekking tegen pandemieën moeilijk te verkrijgen is en dan alleen nog onder strikte voorwaarden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het verzekeren tegen een pandemie ontzettend complex is. Armand Hoftijzer was directeur bij Aon Global Risk Consulting in Amsterdam. In 2009 toentertijd nog sprake was van een (mogelijke) varkensgriep in aantocht, gaf Hoftijzer aan dat ondernemers zich met deze griep in aantocht ernstig moeten afvragen of het nodig is dat alle werknemers tijdens een epidemie naar hun werk moeten komen. Het besluit om personeel vanuit huis te laten doorwerken om de kans op besmetting klein te houden, kan een belangrijk onderdeel zijn van een overlevingsstrategie. "Een rampenplan kan beslissend zijn voor het voortbestaan van een bedrijf." Zegt Hoftijzer (Het Parool, april 2009). Naast het feit dat een bedrijf zich praktisch gezien niet kan verzekeren tegen een pandemie is het voor KLM een extra lastige zaak aangezien het vliegverkeer plat ligt en het voor veel werknemers van KLM niet mogelijk is om thuis te werken.

Effecten van Schiphol op de Nederlandse economie

KLM en Schiphol zijn onmisbaar voor elkaar. Als je geen KLM hebt, heb je geen Schiphol en andersom. Maar hoe belangrijk is Schiphol voor de Nederlandse economie? In deze paragraaf wordt een studie belicht met betrekking tot de economische bijdrage van Schiphol op de Nederlandse economie.

Onderzoek van Decisio (2015)

Het meest recente onderzoek, uit 2015, naar de economische bijdrage van Schiphol op de Nederlandse economie is van Economisch onderzoeksbureau Decisio. Deze studie is gepubliceerd in het onderzoeksrapport van SEO Economisch Onderzoek (Economische effecten Schiphol, 2017) in opdracht van de provincie Noord-Holland. Uit het onderzoek van Decisio blijkt dat Schiphol jaarlijks negen miljard euro toevoegt aan de Nederlandse economie. Daarnaast zijn bijna 114.000 banen (banen van 12 uur of meer) direct of indirect gerelateerd aan de Nederlandse luchthaven.

Tabel 2.1 Economische bijdrage van Schiphol in 2013 volgens Decisio

Economische bijdrage		Werkzame personen (x 1.000)*	FTE (x 1000)	Toegevoegde waarde (mld euro)
Direct	Op Schiphol	56,2	47,6	5,04
	Buiten Schiphol	8,4	7,2	0,79
	Subtotaal	64,6	54,8	5,83
Indirect achterwaarts		49,2	39,3	3,17
Indirect voorwaarts		+ PM	+ PM	+ PM
Totaal		113,8	94,1	9,00

* Banen van 12 uur per week of meer

Noot: Door afronding tellen de getallen niet altijd precies op tot het totaal

Bron: Decisio (2015)

De directe economische bijdrage is afgebakend bij de bedrijven op het luchthaventerrein zelf en bedrijven die duidelijk bijdragen aan het voortbrengen van het luchtvaartproduct, zoals bijvoorbeeld het hoofdkantoor van KLM in Amstelveen. Daarbij is gecorrigeerd voor bedrijven op het luchthaventerrein die niets te maken hebben met het voortbrengen van het luchtvaartproduct, zoals Microsoft en Cargill die alleen op de luchthaven gevestigd zijn vanwege de goede bereikbaarheid. De directe werkgelegenheid is gebaseerd op de vestigingenregisters van de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. De registers geven op vestigingsniveau het aantal werknemers. Dit maakt het mogelijk het aantal werknemers op het luchthaventerrein te identificeren. Voor een volledig overzicht wordt er verwezen naar het onderzoeksrapport van SEO Economisch Onderzoek (Economische effecten Schiphol, 2017). Daarnaast is de Nederlandse luchthaven meer dan een werkgever, Schiphol faciliteert de verbinding van Nederland met de rest van de wereld.

In de praktijk

Gevolgen voor het personeel van KLM

In vorig hoofdstuk is te lezen dat het verzekeren tegen een pandemie ontzettend complex is. Voor het personeelsbestand van KLM wordt er onderscheid gemaakt tussen personeel met een vast contract en personeel met een contract voor bepaalde tijd. VLC & Partners, een team bestaande uit risicomangers, die gespecialiseerd zijn op het gebied van risicomanagement, verzuim en pensioen geeft het volgende aan. Indien de werknemer ziek wordt als gevolg van het coronavirus, zijn de kosten voor het bedrijf zelf. Naast het feit dat KLM voor deze kosten moet opdraaien neemt KLM ook zelf de nodige maatregelen. Voor KLM zou gelden dat zij afscheiden zullen nemen van het tijdelijk personeel, hun contract voor bepaalde tijd wordt niet verlengt. Het gaat dan om de periode van april tot en met juni van dit jaar (Het Parool, april 2020). KLM had al eerder aangekondigd dat zij afscheid nemen van 1500 tot 2000 werknemers. Deze maatregel was noodzakelijk om de kosten te drukken om de crisis het hoofd te bieden.

Miljarden euro's staan te niksen

KLM parkeert hun blauwwitte vloot van ongeveer 200 toestellen op Schiphol. Miljarden euro's staan te niksen. Operationeel directeur René de Groot noemt het 'redelijk rampzalig' maar kijkt ook naar de toekomst: "Ik denk dat de geschiedenis van KLM laat zien dat we altijd goed terugkomen (Een vandaag, maart 2020)." Naast het feit dat er niet wordt gevlogen kost de onderhoud van de toestellen geld. Het interieur wordt schoongemaakt, alle luiken worden dichtgemaakt en geseald en ten slotte moeten de motoren met enige regelmaat gestart worden.

Gevolgen voor de uitbreidingsplannen van Schiphol

Door de corona-uitbraak is de noodzaak om Schiphol verder te laten groeien voor het einde van het jaar 2020 van de baan. "Het is evident dat die noodzaak er voor dit jaar niet meer is en ik denk ook voor 2021 niet", zei Pieter Elbers, de directeur van KLM (NOS, april 2020).

Blauw helpt

Er is gelukkig ook een positief geluid. Thuiszittende piloten en stewardessen bieden hulp tijdens de coronacrisis. Op het moment dat het voor het personeel van KLM duidelijk werd dat er de komende maanden drastisch minder zou worden gevlogen, hebben een groepje piloten van KLM het (online) platform 'Blauw helpt' opgericht. Op dit platform bieden piloten en stewardessen op vrijwillige basis hulp aan. Het initiatief wordt warm onthaald en inmiddels hebben al 1200 werknemers van KLM zich aangemeld (SBS, april 2020).

Zo hebben onder andere de koks van KLM die normaal gesproken het eten voor aan boord van vliegtuigen breiden, zich nu ingezet voor daklozen in Noord-Holland door het bereiden van warme maaltijden en loopt stewardess Janita een rondje met een man in een rolstoel om de druk van mantelzorgers te verlichten.

Hoe nu verder?

KLM is onderdeel van de holding Air France-KLM en valt onder Frans recht met zijn hoofdkantoor in Parijs. Zowel de Nederlandse als de Franse staat zijn onder andere aandeelhouders van de holding Air France-KLM. Wopke Hoekstra, minister van Financiën, geeft aan in het programma Buitenhof dat het kabinet er alles aan zal doen wat nodig is om KLM en Schiphol overeind te houden. De minister van Financiën bevestigde dat Nederland contact heeft met Frankrijk over Air France-KLM. "We zijn samen aandeelhouder en vinden het samen belangrijk dat het bedrijf door deze lastige fase komt." Hieruit kan worden geconcludeerd dat KLM kan rekenen op hulp van de Nederlandse staat. Het meest waarschijnlijke scenario is dat Air France een lening krijgt die wordt gegarandeerd door de Franse overheid en KLM een lening gegarandeerd door de Nederlandse overheid. Volgens het persbureau Reuters, dat zich baseert op anonieme bronnen, zijn beide landen bereid minstens zes miljard euro aan staatsgaranties op bankkredieten te verstrekken (RTL Nieuws). Nederland zou voor twee miljard euro garant willen staan voor KLM en Frankrijk zou voor vier miljard euro aan kredietgaranties voor Air France garant willen staan. De bedragen liggen echter nog niet vast.

Visie

KLM is onmisbaar voor de Nederlandse economie. Naast het feit dat KLM één van de grootste werkgevers is in ons land, verbindt KLM ons met de rest van de wereld. KLM is de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld en daarmee is deze maatschappij een icoon voor Nederland. De kracht van KLM schuilt in het enorme netwerk dat vanuit de hoofdstad direct te bereiken is en de duizenden mensen die daar werkzaam zijn. Vorig jaar vloog ik vanuit Amsterdam met KLM naar New York en nog altijd merk ik de Hollandse openheid en lichte brutaliteit van het Nederlands personeel. Het idee doet dan ook pijn als KLM failliet zou gaan. Op grond van de woorden van minister Hoekstra en aangezien de feiten hoe belangrijk KLM is voor de Nederlandse economie, zie ik niet anders in dat de Nederlandse staat KLM financieel te hulp gaat staan. Het is te betreuren voor de ongeveer 2.000 werknemers met een tijdelijk dienstverband dat KLM afscheid van hen heeft genomen. Daarnaast heeft KLM ongeveer dertigduizend medewerkers met een vast contract in dienst. Het zou ondenkbaar zijn wat de gevolgen zullen zijn als al deze mensen op straat te komen staan. Al deze dertigduizend mensen moeten aan het werk worden gehouden want na de corona-crisis blijft de luchtvaartmaatschappij een drijvende kracht achter Schiphol en de overige economische ontwikkelingen van Nederland. Het lijkt mij een uitstekend idee dat de Nederlandse staat bereid is een staatslening van twee miljard euro te willen aanbieden. In 2018 was de operationele winst van KLM ongeveer één miljard euro (KLM, jaarverslag 2018). Als de terugbetaling van twee miljard euro wordt verspreid over twintig jaar met de huidige rente van bijna nul procent, dan is 100 miljoen euro per jaar voor een gigantisch bedrijf als KLM goed te doen.

Literatuurlijst

“Air France en KLM hopen op miljardenlening met staatsgarantie”. (2020, 3 april). Geraadpleegd op 3 april 2020, van <https://www.rtlnieuws.nl/economie/bedrijven/artikel/5079751/air-france-klm-staatssteun-coronacrisis-coronavirus-now>

Air France-KLM stopt bijna helemaal met vliegen vanwege coronavirus. (2020, 16 maart). Geraadpleegd op 17 maart 2020, van <https://nos.nl/artikel/2327248-air-france-klm-stopt-bijna-helemaal-met-vliegen-vanwege-coronavirus.html>

Burghouwt . (2017). *Economische effecten Schiphol*. Geraadpleegd van <http://www.seo.nl/pagina/article/economische-effecten-schiphol-1/>

CEO KLM: “Noodzaak voor groei Schiphol is er dit en volgend jaar niet” . (2020, 1 april). Geraadpleegd op 1 april 2020, van <https://www.nu.nl/economie/6041964/ceo-klm-noodzaak-voor-groei-schiphol-is-er-dit-en-volgend-jaar-niet.html>

Coronapandemie . (z.d.). Geraadpleegd op 1 maart 2020, van <https://nl.wikipedia.org/wiki/Coronapandemie#Bezorgdheid>

Corona-uitbraak nu officieel pandemie, wat betekent dat? (2020, 11 maart). Geraadpleegd op 11 maart 2020, van <https://nos.nl/artikel/2326765-corona-uitbraak-nu-officieel-pandemie-wat-betekent-dat.html>

Epidemie . (z.d.). Geraadpleegd op 1 maart 2020, van https://nl.wikipedia.org/wiki/Epidemie#Bestrijding_van_epidemie%C3%ABn

KLM de keuken in voor Noord-Hollandse daklozen. (2020, 9 april). Geraadpleegd op 9 april 2020, van <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/265328/klm-de-keuken-in-voor-noord-hollandse-daklozen>

KLM-directeur: ‘KLM neemt afscheid van personeel met tijdelijk contract’. (2020, 1 april). Geraadpleegd op 2 april 2020, van <https://www.parool.nl/amsterdam/klm-directeur-klm-neemt-afschied-van-personeel-met-tijdelijk-contract~b9676827/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F>

Rampenplan pandemie nodig. (2009, 29 april). Geraadpleegd op 2 april 2020, van <https://www.parool.nl/nieuws/rampenplan-pandemie-nodig~b7eadb5c/>

Rijkels, D. F. (2005). *Agnosis en Diagnosis, over pestilentiën in het Romeinse keizerrijk*. Geraadpleegd van https://nl.wikipedia.org/wiki/Epidemie#Bestrijding_van_epidemie%C3%ABn

Schiphol en het coronavirus . (2020, 19 maart). Geraadpleegd op 20 maart 2020, van <https://www.youtube.com/watch?v=CFmUcNqGfEw>

Stil, H. (2020, 16 maart). *Vliegverkeer komt tot stilstand: ‘Toekomst Europese luchtvaart is precair’.* Geraadpleegd op 17 maart 2020, van <https://www.ad.nl/binnenland/vliegverkeer-komt-tot-stilstand-toekomst-europese-luchtvaart-is-precair~a6beecd9/?referrer=https://www.google.com/>

Thuiszittende piloten en stewardessen bieden hulp tijdens coronacrisis. (2020, 7 april). Geraadpleegd op 8 april 2020, van <https://www.hartvannederland.nl/nieuws/2020/blauw-helpt-piloten-stewardessen/>

Wereldwijd meer dan 100.000 besmettingen vastgesteld. (2020, 6 maart). Geraadpleegd op 7 maart 2020, van <https://www.trouw.nl/buitenland/wereldwijd-meer-dan-100-000-besmettingen-vastgesteld~ba000d97/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Worden de gevolgen van pandemieën onderschat? (2020, 27 januari). Geraadpleegd op 1 maart 2020, van <https://www.volkskrant.nl/columns-opinie/worden-de-gevolgen-van-pandemieen-onderschat~b5148c21/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>