

noodleningen van 3,4 miljard dit jaar is hij een grote kredietverstrekker en ook op het gebied van werkgelegenheid speelt hij een voorname rol. De rol van Schiphol als banenmotor is van oudsher een belangrijk argument van de overheid om nauw betrokken te blijven bij Air France-KLM.

Een groot deel van die banen wordt nu overeind gehouden door de Nederlandse Staat dankzij NOW-subsidies. Meer bemoeienis met de beloning toonde Hoekstra in de onderhandelingen rond het steunpakket eerder dit jaar. Hij dwong een loonoffer af bij een deel van het personeel en eiste afbouw van het personeelsbestand.

### 3. ANDERE GROOTAANDEELHOUDERS

De Nederlandse en Franse Staat zijn niet de enige aandeelhouders met dubbelrollen. Dat geldt ook voor Delta Airlines en China Eastern. Deze luchtvaartmaatschappijen delen al langer verbindingen met Air France-KLM en werken verregaand samen op commercieel gebied. In 2017 werd de band versterkt, toen beide partijen als grootaandeelhouder aan boord kwamen. Voor in totaal 750 miljoen verwierven Delta en China Eastern ieder 10 procent van de aandelen in de holding. Ook kregen ze een zetel in de board van Air France-KLM. De verwevenheid van de drie partijen is daarmee groot, in goede en slechte tijden.

De werknemers, voornamelijk piloten, hebben een kleiner maar toch aanzienlijk belang binnen Air France-KLM. Zij hebben gezamenlijk 3,7 procent van de aandelen in handen. Als het gaat om het voortbestaan van de onderneming zal er weinig spanning staan op de rol van aandeelhouder en werknemer tegelijk. De belangen kunnen wel gaan wringen als verdere loonmatiging of ontslagen op tafel komen als onderdeel van de redding.



DELTA  
AIRLINES EN  
CHINA EASTERN  
SPELEN  
OOK EEN  
DUBBELROL

## MOGELIJKE OPLOSSINGEN

De spelers en hun rollen zijn duidelijk, nu is het de vraag welke mogelijke oplossingen op tafel kunnen komen.

### 1. NATIONALISATIE

De meest verstrekende, nationalisatie, is even omstreden als ongekend. De financieringsproblemen van Air France-KLM zijn dan opgelost of eigenlijk doorgeschoven naar de belastingbetalers.

Een nationalisatie zal een juridisch steekspel van reusachtige proporties opleveren, waarbij ook de Europese Commissie mee zal kijken.

Vervolgens moeten de Nederlandse en Franse Staat de boedel gaan verdelen op een dusdanige manier dat een concurrerende speler overblijft.

Zelfs als de Nederlandse en Franse Staat al op één lijn zouden zitten, is het de vraag of het aan de bevolking te verkopen is om miljarden te steken in een bedrijf

met een beperkt zicht op een succesvolle toekomst.

Daarnaast zullen de aandeelhouders, waaronder grootaandeelhouders Delta Airlines en China Eastern, gecompenseerd moeten worden. De kans dat zij en andere aandeelhouders zonder slag of stoot hun belang laten afpakken is nul. Een nationalisatie zal nog lang zorgen voor onzekerheid door een stroom aan rechtszaken.

Nationalisatie zal, midden in coronatijd, niet de voorkeursoptie zijn van veel spelers.

Nog minder waarschijnlijk is het scenario dat de moedermaatschappij bereid is het KLM-deel af te scheiden en te verkopen aan de Nederlandse Staat. De gedachte is dat met de opbrengst de schulden