

Eigen luchtvaart eerst!

Gefeliciteerd! Minister Hoekstra heeft namens u geld geleend en daarvan aandelen AirFrance-KLM gekocht. Door politiek en vakbond wordt er positief gereageerd: eindelijk een daadkrachtig optreden in deze dramaserie. KLM domineert al weken het nieuws en het wel en wee van het bedrijf leeft onder de bevolking: het oranjegevoel overheerst¹. Er is zelfs een facebookpagina die zich inzet om KLM volledig uit de holding te kopen². U had altijd al het gevoel dat KLM een beetje van ons allemaal is en nu is dat nog een beetje meer het geval. Go Wopke!

De aankoop betreft een uiteindelijk belang van 14% in de holding Air France-KLM ter waarde van circa €750 miljoen. Dan mag je je als Nederlandse staat met recht grootaandeelhouder noemen en dan heb je dus echt iets in de melk te brokkelen. De argumenten voor dit besluit laten zich opsommen: belangrijk voor de toekomst van KLM, belangrijk voor de internationale positie van Nederland en vooral: belangrijk voor banen en economie.

De nationale luchthaven Schiphol dient momenteel als internationale hub met een groot aantal wereldwijde directe vluchten. Mede mogelijk gemaakt door de KLM, die het grootste deel van deze directe vluchten verzorgt. Echter, Air France-KLM zit in moeilijkheden: de angst bestaat dat Air-France te dominant wordt in de holding en vluchten en personeel verplaatst van Amsterdam naar Parijs. Het kabinet vindt het belangrijk om deze vluchten en personeel te behouden: er werken veel mensen (indirect) voor KLM en goede verbindingen leiden tot een beter vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven. KLM is dus essentieel voor de Nederlandse economie.

Het gevolg is dat de Nederlandse staat zich actief bemoeit met de markt om de Nederlandse economie te helpen. Dat de Nederlandse staat hier niet wars van is blijkt ook uit de nationalisatie van SNS Reaal en ABN AMRO, beide nog altijd (deels) in handen van de overheid. Voor een liberaal gaan hier echter twee dingen flink mis.

Ten eerste de scheiding tussen markt en staat: overheidsbemoeienis verstoort het functioneren van de markt en doet meer kwaad dan goed. Dit blijkt ook uit de koersreactie: de dag na de bekendmaking zakt de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 10%. De markt is helemaal niet blij met de Nederlandse overheidsbemoeienis: Air France-KLM moet hervormen om te overleven. Met drie grootaandeelhouders met tegenstelde belangen lijkt dat er niet makkelijker op te zijn geworden. Dat er in een economie banen verdwijnen en bijkomen is onderdeel van het hebben van een markteconomie. Dit betekent niet dat overal waar banen dreigen te verdwijnen de overheid dient in te grijpen.

Ten tweede is het de vraag of de overheid überhaupt een actieve rol moet spelen in het bevorderen van de economische ontwikkeling. Uit geen enkele liberaal principe blijkt dat economische groei een doel van de overheid is. Het doel van de overheid is juist om het individu zo weinig mogelijk te belemmeren in zijn handelen en daarmee de ruimte en vrijheid te geven om zichzelf te ontplooiën. Dat economische ontwikkeling vaak een gevolg is van individuen die steeds willen verbeteren betekent niet dat de overheid deze rol ook zelf op zich dient te nemen. De rol van de overheid is juist om, waar nodig, individuen te faciliteren, bijvoorbeeld door te

¹ <https://nos.nl/artikel/2273610-nederland-neemt-belang-in-holding-air-france-klm.html>

² <https://www.facebook.com/wijkopenKLM/>

zorgen voor infrastructuur en rechtszekerheid. Economische groei is een gevolg, geen doel op zich.

De enige liberale rechtvaardiging voor deze partiële nationalisatie lijkt dan ook het kwalificeren van KLM als cruciale infrastructuur, die belangrijk is voor de vrijheid en mogelijkheden van het individu. De vraag is echter of dit argument te verdedigen is. Dat een snelweg of spoorlijn tot cruciale infrastructuur wordt gerekend lijkt evident: deze vormen vaak de enige verbinding tussen twee punten. Dit overlaten aan de markt zal leiden tot lokale monopolies, met alle gevolgen van dien. Voor de luchtvaart is dit echter anders: immers, iedere maatschappij kan in principe vliegen tussen twee punten: het internationale luchtruim is vrij begaanbaar. Mocht KLM op een route verdwijnen dan is iedere andere onderneming vrij om zo'n route weer te openen. Het enige stukje dat daarmee tot infrastructuur kan worden gerekend is het Nederlands luchtruim en de luchthaven zelf: die zijn beide echter reeds in overheidshanden.

Het is dus maar de vraag of de transactie te rechtvaardigen is. De aandelenaankoop lijkt vooral onderdeel te zijn van een politiek schaakspel. Als de Fransen hun belang niet willen verkopen dan kopen wij toch lekker ook aandelen? Dat zal ze leren! De vraag is echter of politiek een verstandige raadgever is voor een investering van deze omvang. Het aandeel Air France-KLM fluctueert hevig op de beurs³ en op de dag na de bekendmaking van de minister is er al meer dan €50 miljoen aan belastinggeld verdampt. Daarmee kan dit een kostbare zet worden voor de belastingbetaler.

Jard van Heerde is masterstudent filosofie en economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam en loopt momenteel stage bij de TeldersStichting.

³ Januari 2017: €5 per aandeel. Januari 2018: €14 per aandeel.