

**DE BLAUWE FABEL**



TIES JOOSTEN

# DE BLAUWE FABEL

WAAROM WE DE KLM AL EEN EEUW LANG  
TEGEN ELKE PRIJS IN DE LUCHT HOUDEN

FOLLOW THE MONEY 

© 2022 Ties Joosten

Eerste druk januari 2022

Redactie: Willemijn Lindhout en Karin Spink

Omslagontwerp: JanJaap Rypkema

Foto auteur: Niels Blekemolen

Beeldredactie: Lisa van Casand en JanJaap Rypkema

Boekverzorging: Sander Pinkse Boekproductie

Druk- en bindwerk: Nørhaven



ISBN 978 90 831960 1 5

NUR 320

[www.ftm.nl](http://www.ftm.nl)

*Een man die zat te vissen met een dunne rieten hengel,  
een herder leunend op zijn staf, een boer tegen zijn ploeg  
zagen hen gaan, verbijsterd, denkend dat het goden waren*

*– Icarus! Icarus!*

*Metamorphosen VIII van Ovidius*

Vertaald door Marietje d'Hane-Scheltema



# INHOUD

Proloog 9

- 1 Een nieuwe Gouden Eeuw 13
- 2 De KLM als VOC 33
- 3 De KLM als nieuwe kolonie 57
- 4 The jet age 73
- 5 De grote broodjesoorlog 89
- 6 Van vlaggenschip tot kurk 107
- 7 Het kastenstelsel van de KLM 129
- 8 Franse liefde 153
- 9 Het vechtpaar 169
- 10 The great lockdown 187
- 11 De grootste crisis komt nog 205

Epiloog 225

Dankwoord 233

Literatuurlijst 235

Beeldverantwoording 254





# PROLOOG

*Don't stop me now – we built this city on rock and roll – Chelsea Chelsea  
I believe – you give love a bad name – a whole lotta Rosie!*

Het is 5 oktober 2019 en in een hangar op Schiphol doet The Night Flight wat het belooft. De negenkoppige coverband gaat 'als een rollercoaster' door vier decennia top 40 hits. Lasers flitsen, discokanonnen spuiten op de maat van de muziek metershoge rookpluimen de lucht in en op het podium maken dansers acrobatische salto's. Duidzenden KLM'ers zingen mee en klappen hun handen stuk. Winston Gerschtanowitz kondigt de band luidkeels aan, zoals hij ook Armin van Buuren, Xander de Buisonjé en Alain Clark het podium op roept.

Enkele dagen later is het alweer feest in de hangar. Humberto Tan is de presentator op een receptie voor genodigden en speciale relaties. Hij nodigt minister van Financiën Wopke Hoekstra uit om samen met Pieter Elbers, de president-directeur van de KLM, op een grote rode knop te drukken. Ze staan voor een lichtblauw gezelschap van KLM-stewardessen, allemaal met een vuist in de lucht.

Tan telt af – en dan drukken de heren breed lachend op de rode knop. Achter hen verschijnt op een groot scherm een Delfts blauw KLM-huisje, zo een met graanjenever die de koninklijke luchtvaartmaatschappij traditiegetrouw cadeau doet aan haar passagiers in de businessclass. Het huisje achter Elbers en Hoekstra is de honderdste uitvoering, een miniatuur van Huis ten Bosch, het woonpaleis van de koning.

Het is het hoogtepunt van een feest dat dan al maanden duurt. De KLM bestaat honderd jaar en daarom wordt het ene na het andere

evenement georganiseerd. Bij een van die feesten is koning Willem-Alexander te gast en wordt een vliegshow georganiseerd, bij een ander feest komt minister van Infrastructuur Cora van Nieuwenhuizen speechen. ‘Wij hebben hier een jarige in ons midden die blaakt van gezondheid, zelfvertrouwen en levenslust,’ zegt ze in een toespraak waarbij de loftuitingen aan het adres van de KLM over elkaar heen buitelen. ‘Het succes van KLM is het succes van Nederland.’

Een halfjaar later blijkt de jarige minder gezond dan gedacht. Wie over de snelweg langs Schiphol rijdt, wacht een apocalyptisch beeld. Rij na rij na rij na rij staan er honderden in onbruik geraakte vliegtuigen, waarbij het lichtblauw van de KLM domineert. Vleugel aan vleugel staan ze in de wind. De hele Aalsmeerbaan is vanwege een gebrek aan plekken om de vliegtuigen neer te zetten omgetoerd tot parkeerplaats. De KLM zet zelfs op het vliegveld bij Eelde een aantal toestellen in de mottenballen, omdat er op Schiphol geen plaats voor ze is.

Het voortbestaan van de KLM is in direct gevaar. Het geld spuit de onderneming uit. De luchtvaartmaatschappij die een paar maanden eerder nog blaakte van levenslust, zal al voor de zomer niet meer aan haar betalingsverplichtingen kunnen voldoen. Er is hulp nodig, en snel.

En dus klopt Pieter Elbers weer bij zijn Haagse connecties aan. Ditmaal heeft de bijeenkomst meer weg van een begrafenis. Elbers draagt een donker kostuum en dito stropdas als hij het ministerie van Infrastructuur inloopt. Een uurtje later komt hij weer naar buiten. Met zijn handen op zijn rug luistert hij hoe minister Van Nieuwenhuizen de pers toespreekt. Ze zegt Elbers haar onvoorwaardelijke hulp toe. Het kabinet gaat er alles aan doen om de KLM ‘zo goed mogelijk en zo breed mogelijk te steunen’.

De meeste Nederlanders denken dan nog dat het wel zal meevalen met dat coronavirus – de scholen en de cafés blijven gewoon open. De KLM heeft zich echter al verzekerd van staatssteun.

Sinds 2018 doe ik als klimaatjournalist voor onderzoeksplatform Follow the Money onderzoek naar de luchtvaart. Mijn interesse werd gewekt toen ik een advertentie zag voor een vliegticket naar een vakantieoord in Zuid-Europa: dat kostte slechts een paar tientjes. Als klimaatjournalist had ik al eens uitgezocht welke consumenten-

keuzes de grootste klimaatschade veroorzaken. Vliegen staat met kop en schouders boven al het andere. Hoe kan het, vroeg ik me af, dat iets wat zo'n enorme bijdrage levert aan de klimaatcrisis, zo goedkoop is?

Ik ging op onderzoek uit en ontdekte een spaghettikoedel aan subsidiestromen van allerlei overheden naar de luchtvaart. Ik heb er inmiddels tientallen artikelen en nieuwsbrieven over geschreven. Ik bekeek de inrichting van de geldstromen op Schiphol en het viel me op dat vooral de KLM daarvan profiteert. Zo bracht ik in kaart hoe talloze subsidiestromen een vliegticket spotgoedkoop houden.

En toen kwam corona. Nog voordat iemand de vraag kon stellen hoe een bedrijf, dat volgens de minister enkele maanden eerder nog 'kernegezond' was, al zo snel aan het staatsinfuus komt te hangen – en nog voordat iemand kon vragen of een steunoperatie überhaupt wel te rijmen valt met de strijd tegen een opwarmende aarde – had de KLM al steun gevraagd en toegezegd gekregen.

In het daaropvolgende debat in de Tweede Kamer wordt nog wel wat over voorwaarden aan de staatssteun gebakkeleid, maar een onophoudelijke stroom aan liefdesbetuigingen overheerst. 'Ik wil toch graag beginnen met nog een keer de blauwe trots te ondersteunen,' zegt minister Van Nieuwenhuizen (VVD). Het CDA smeekt haar om de KLM te redden: 'Doe alstublieft wat nodig is in het belang van Nederland.' 'Vriend en vijand zijn het erover eens dat we de blauwe trots, de blauwe zwaan, moeten redden,' zegt de PVV. Volgens het FvD staat 'de KLM voor alles wat goed is aan Nederland: degelijkheid, betrouwbaarheid, efficiëntie en klantvriendelijkheid'. De PvdA vindt dat de KLM belangrijk 'voor de Nederlandse economie is in den brede'. 50Plus heeft het over 'onze extra afgetrainde blauwe zwaan' en de SP wil weten of die 'binnen een week' genationaliseerd kan worden.

Ik keek naar het debat en besepte dat ik de olifant in de kamer over het hoofd had gezien. Als klimaatjournalist voor een financieel-economisch onderzoeksplatform ging ik ervan uit dat de subsidies in kaart brengen vanzelf leidt tot handelingsperspectief. Als uit alle lagen van de overheid geldstromen opgetuigd worden die vliegtickets spotgoedkoop houden – en de vraag naar tickets dus kunstmatig hoog houden, en de klimaatschade door de luchtvaart onnodig

groot – dan kan daar uit alle lagen van de overheid iets aan worden gedaan. Dacht ik.

Waar ik geen rekening mee had gehouden, was de liefde. Je zou denken dat een politicus de maatschappelijke kosten en baten van de luchtvaart tegen elkaar afweegt, en op basis daarvan tot een oordeel over de staatssteun aan de KLM komt. Maar dat is kennelijk niet zo. Tijdens het debat over de coronasteun zag ik hoe andere dan rationele argumenten de toon bepalen. Nederlandse politici benaderen de KLM niet als een gewoon bedrijf, ze benaderen haar als een oude liefde. Ze houden van de zwaan en zien haar als onderdeel van de nationale identiteit.

Dat heeft iets ongerijmds. Je verwacht niet dat je midden in een debat over miljarden euro's staatssteun, tienduizenden banen, miljoenen passagiers, honderdduizenden omwonenden met geluidsoverlast en een aarde die door de klimaatcatastrofe steeds minder leefbaar wordt, ook nog rekening moet houden met politici wier hart sneller gaat kloppen als ze een lichtblauwe in plaats van een donkerblauwe Boeing zien staan. Begrijp me niet verkeerd: ik houd van irrationele discussies – mijn broertjes zijn voor Ajax, ik ben voor Feyenoord – maar ik zou er geen economisch beleid op baseren.

Het roept de vraag op hoelang dit al gaande is. Sinds wanneer is de Nederlandse overheid al verliefd op de KLM? Hoe heeft die liefde het luchtvaartbeleid gekleurd? Wat zien politici eigenlijk, als ze de zwaan in de ogen kijken? In hoeverre maakt liefde blind? Hoe heeft de KLM geprofiteerd van die politici in katzwijn? En wat voor partner is de KLM? Is ze eigenlijk wel goed voor ons? En hoe beïnvloedt de verliefdheid de kansen om de luchtvaart in lijn te brengen met het ook door Nederland ondertekende internationale Klimaatakkoord?

In dit boek zoek ik op die vragen een antwoord. Het is een journalistiek boek, waarin de relatie van de Nederlandse overheid met de KLM wordt geanalyseerd op basis van geldstromen. Maar het is tegelijk een liefdesgeschiedenis. Welk beeld schetst de KLM van zichzelf, dat voor politici telkens zo onweerstaanbaar blijkt? Waaruit bestaat de betovering van die verleidelijke zwaan?

Daar gaan we.

Rotterdam, 27 november 2021

# 1 EEN NIEUWE GOUDEN EEUW

Juli 1919. Op een zonnige zaterdagmiddag klinkt plotseling geroffel boven Amsterdam. Mensen leggen het werk neer en turen in de lucht. Daar zien ze een reus verschijnen, een monster met de naam Handley Page, het grootste vliegtuig ter wereld. Het is een dubbeldekker zo groot als een grachtenpand, zo zwaar als een olifant en met genoeg stoelen om een complete schoolklas te vervoeren. En toch zweeft het daar, schijnbaar moeiteloos voortgestuwd door vier Rolls-Royce-motoren, die samen 1500 paardenkrachten produceren. POP POP POP POP POP! Het monster vliegt een paar rondjes boven de stad en zet dan koers naar het noorden. Lang kijken de Amsterdammers het vliegtuig na.

Een dag later besteden de kranten uitgebreid aandacht aan de tocht van de Handley Page. De journalisten zijn onder de indruk van het Britse 'oorlogsmonster' dat oorspronkelijk bedoeld was om Berlijn te bombarderen als vergelding voor de Duitse 'zeppelinraids' boven Londen, maar nu gebruikt wordt om passagiers te vervoeren, 'waaronder twee dames'. De kranten melden stuk voor stuk dat de Handley Page vanaf volgende week te zien zal zijn op de ELTA – de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam. De NRC twijfelt er niet aan dat de Handley Page daar een publiekstrekker zal worden, maar schrijft ook enigszins teleurgesteld dat 'een vertoning met een parachutist ons onthouden is'.

Geërgerd zal Albert Plesman de NRC hebben dichtgeslagen. De afgelopen maanden heeft hij zich drie slagen in de rondte gewerkt. Als zoon van een Haagse handelaar in brood en eieren heeft hij zich

opgewerkt tot piloot bij de Luchtafdeeling, de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht, en enkele maanden geleden heeft hij betaald verlof gekregen om de ELTA te organiseren. Het is de kans van zijn leven, hij werkt dag en nacht om de luchtvaarttentoonstelling van de grond te krijgen. Tientallen keren nam hij journalisten mee naar Amsterdam-Noord om ze te laten zien hoe het modderige grasveld wordt omgetoverd in een kermisterrein voor de gigantische luchtvaartshow. Keer op keer heeft hij ze uitgelegd wat er allemaal staat te gebeuren. Als die journalisten een beetje hadden opgelet, hadden ze geweten dat er tijdens de ELTA talloze parachutisten te zien zullen zijn. Waarom doet de NRC zo zuur? Beseft zo'n journalist niet wat er op het spel staat, en hoeveel moeite het hem heeft gekost om de ELTA te organiseren?

Enkele maanden eerder leek het er nog op dat Groot-Brittannië, het thuisland van de Handley Page, niet eens aan de ELTA zou meedoen. Het land was in wederopbouw en bovendien hadden de Britten weinig zin om op één tentoonstelling te staan met de firma Fokker, die tijdens de Eerste Wereldoorlog met de Duitsers had samengewerkt. Een ELTA zonder de grootste luchtvaartnatie ter wereld zou zijn als een maaltijd zonder hoofdgerecht.

Vastbesloten dat hij de Britten kon overtuigen stapte Plesman met piloot Gerard Bakker in een tweepersoons watervliegtuigje. Hoogstpersoonlijk zou hij de Britten overhalen toch aan de ELTA deel te nemen. Vlak voor de Britse kust gaat het echter mis: de motor van het vliegtuigje ontploft en het toestel komt in zee terecht. Ze liggen zo'n 12 kilometer buitengaats, de stroming is sterk, zwemmen is geen optie. Dan zien ze dat een drijver van het vliegtuig vol water loopt. Ze zinken! Bakker geeft Plesman het bevel om een paar lichtkogels af te vuren. Ze kijken toe hoe de vuurpijlen sissend de lucht in schieten, waarna ze als langzaam vallende, helgele sterren boven hun hoofd blijven zweven. Vrijwel direct komt er een lichtsignaal van de Britse kustwacht. Ze hebben de lichtkogels gezien.

Plesman en Bakker houden aan het ongeval slechts een nat pak over. Eenmaal aan de kant trekt Albert Plesman iets droogs aan en nog diezelfde avond reist hij met de trein naar Londen voor zijn afspraak met vertegenwoordigers van de Royal Air Force en het ministerie van Buitenlandse Zaken. Met stijgende verbazing horen de

Engelsen hem aan. Staat deze boertige Nederlander, uit een land zonder luchtvaartindustrie, daar nu echt met zijn vuist op tafel te slaan om hen in steenkolenengels te vertellen dat ze aan de ELTA moeten deelnemen? Hij is zo tactloos dat het lijkt alsof hij vliegtuigen komt brengen, in plaats van halen.

Maar als ze van hun verbazing zijn bekomen merken ze dat die Hollander er toch wel kijk op heeft. Uit zijn blote hoofd kan hij technologische details opnoemen van Britse M.1's, Franse Farmans en Duitse Fokkers – gevechtsvliegtuigen die hij kennelijk allemaal van dichtbij heeft gezien. Bovendien blijkt hij op de hoogte van de Britse plannen om met omgebouwde bommenwerpers postvluchten te gaan uitvoeren. Hij is er enthousiast over. Daar ligt de toekomst van de luchtvaart, oreert hij. 'Nooit heb ik iemand zo lelijk mijn taal horen uitspreken,' zou een van de toehoorders later zeggen, 'maar ik heb ook zelden zo'n duidelijk verhaal gehoord.'

De Britten gaan overstag. Ze zullen met een afvaardiging naar de ELTA komen, met vliegtuigen en piloten. Bovendien stellen ze Plesman voor aan een van hun beroemdste vliegtuigbouwers: Frederick Handley Page. Die zegt toe zijn allergrootste vliegtuig te sturen. Als Plesman in het vliegtuigje zit waarmee de Britten hem naar Nederland brengen, dringt tot hem door dat zijn bezoek hem bijna het leven heeft gekost, maar dat zijn missie is geslaagd.

### **WEG MET JAN SALIE!**

Wanneer de Eerste Wereldoorlog uitbreekt, is Nederland een machteloos landje aan de Noordzee. Vanuit het zuiden kan het worden aangevallen door wereldmacht Frankrijk, vanaf zee door wereldmacht Groot-Brittannië, en vanuit het oosten door het grote, ambitieuze Duitsland. Ongeacht wie er aanvalt, Nederland zal het onderspit delven.

Politici en militairen houden vast aan het beleid dat ze al bijna een eeuw voeren: ze proberen overal buiten te blijven. Indië is de uitzondering op de regel: daar wordt met de regelmaat van de klok gevochten met Javanen, Atjehers, Dajaks, Lombokkers, Bonieren, Balinezen, Korinthiërs en Pasoemahers. Maar in Europa is al sinds Napoleon glashelder dat Nederland geen wereldmacht meer is.

Een kleine groep industriëlen weet flink aan de neutraliteit van