

* Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Waasland

Terwijl politiek Vlaanderen bekvecht over de Chinese instap in Eandis, komt Brussels Airlines volledig in handen van het Duitse Lufthansa. Zonder al te veel poeha. Waar is onze nationalistische reflex gebleven? "Die is voor niets nodig. Dit is een goede zaak voor Brussels Airlines", zegt transporteconoom Eddy Van De Voorde.

De kogel is door de kerk. De raad van bestuur van de Duitse luchtvaartreus heeft gisteren de optie gelicht om de resterende 55% van Brussels Airlines over te kopen. Op die manier wordt Lufthansa begin volgend jaar voor de volle 100% eigenaar van onze luchtvaartmaatschappij. Over de impact van deze deal op de tewerkstelling en de positie van Brussels Airlines binnen Lufthansa zal de komende maanden verder onderhandeld worden.

De bestaande aandeelhouders, waaronder de federale en regionale overheden en 40 privé-investeerders, eisen immers garanties voor Brussels Airlines en zijn 3.300 werknemers. Ze willen vermijden dat de maatschappij volledig opgaat in Eurowings, de verlieslatende lowcostdochter van Lufthansa. "Het management van Brussels Airlines heeft een mooi parcours gereden, en we willen dat dit project wordt voortgezet in plaats van opgedoekt", klinkt het bij één van de aandeelhouders. "Het is belangrijk voor ons land dat Brussels Airlines blijft bestaan en haar eigen identiteit kan bewaren."

Of zoals het binnen de Belgische luchtvaartmaatschappij klinkt: "We zijn blij met Lufthansa als partner. Het is een huis met veel kamers, en we willen in een warme kamer terecht komen, waarin de groei verzekerd wordt via investeringen en een uitbreiding van het netwerk."

Zelfstandig bestaan

Net omdat Lufthansa bereid is te praten over de eigenheid van Brussels Airlines, lokt de overname geen nationalistische reacties uit. Ook niet in de Wetstraat. "Terecht", vindt transporteconoom Eddy Van De Voorde (Universiteit Antwerpen). "Dat Lufthansa Brussels Airlines zou overnemen, stond in de sterren geschreven. Het is zelfs belangrijk dat de optie wordt gelicht. De optie niet lichten, zou pas een drama geweest zijn. Want dat zou het wantrouwen tegenover Brussels Airlines aanwakkeren." Bovendien is de luchtvaart één van de meest geglobaliseerde sectoren, waarin buitenlandse overnames schering en inslag zijn.

Over de toekomst van Brussels Airlines maakt Eddy Van De Voorde zich weinig zorgen. "Lufthansa is een betrouwbare partner, die het spel correct speelt en de maatschappij in 2012 al recht hield met een lening van 100 miljoen euro." Van De Voorde verwacht dat Lufthansa Brussels Airlines als zelfstandige entiteit zal laten bestaan en verder zal ondersteunen. Net zoals zijn andere dochterbedrijven, Swiss en Austrian Airlines. "Ik vermoed dat ze de merknaam zullen behouden en ook het beslissingscentrum in Brussel zullen laten. Als het management lokaal blijft, en zelfs kan doorgroeien binnen Lufthansa, zou dat een goede zaak zijn. Er gingen eerder geruchten dat Brussels Airlines geïntegreerd zou worden in Eurowings, maar dat scenario is veranderd, denk ik. Brussels Airlines beschikt over een competent management en heeft het de laatste jaren goed gedaan. Als Brussels Airlines de volgende jaren verder groeit, zal de tewerkstelling niet in het gedrang komen."

Bovendien, zo merkt men binnen Brussels Airlines op, kan Lufthansa nog iets leren van zijn Belgische dochter. "We zijn een maatschappij met een hybride model. We bieden immers de diensten van een klassieke luchtvaartmaatschappij aan en kunnen meespelen met de lowcostmaatschappijen. Lufthansa biedt dat ook aan, maar via verschillende dochters."

Schamele prijs

Dat Lufthansa niet als een bulldozer te werk gaat, en alle aandeelhouders achter het akkoord wil scharen, heeft een reden. Namelijk, de overnameprijs. Voor het belang van 55% betaalt Lufthansa een schamel bedrag van 2,6 miljoen euro. Dat is een uitvloeisel van de lening van 100 miljoen die in 2012 werd afgesloten. Daarvan staat nog 45 miljoen euro open. Omdat die schuld niet is terugbetaald, kan Lufthansa dat belang voor een prikje kopen. Maar een groot deel van de Belgische aandeelhouders mort. "We zijn bezorgd, want die 55% is veel meer waard". Het stuit de aandeelhouders tegen de borst dat de Duitsers vorig jaar de terugbetaling van de schuld geweigerd hebben, en op die manier de controle voor een spotprijs verwerven. "Dat zal een onderwerp van discussie zijn", luidt het. Om te vermijden dat die aandeelhouders met schadeclaims gaan zwaaien, zal Lufthansa de Belgische aandeelhouders moeten paaien. Liefst met garanties, vinden de bonden. Want Brussels Airlines is met 10.000 directe en indirecte jobs een grote werkgever in ons land.

Transporteconoom

Copyright © 2016 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden