

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

Het doemscenario dat Brussels Airlines van de kaart zou verdwijnen, lijkt overtrokken. De top van de luchtvaartmaatschappij moet wel oprasssen. En de toekomst van de administratieve diensten wordt pas morgen duidelijk. "Maar het wordt geen sociaal bloedbad", sust bestuursvoorzitter Etienne Davignon.

"Schrijf niet dat Brussels Airlines gaat verdwijnen in Eurowings", smeekt Etienne Davignon de verzamelde pers. "Er komt geen herstructureringsplan, geen sociaal bloedbad." Klare taal. En dat Brussels Airlines binnenkort een nieuwe weg zal inslaan, is ook duidelijk. Dat zal zonder zijn architect, Bernard Gustin, zijn. Want die moet op 1 april baan ruimen voor Christina Förster, die uit de stal van Lufthansa komt en een vertrouweling is van topman Carsten Spohr.

Dat Gustin en zijn financieel rechterhand, Jan De Raeymaeker, moesten verdwijnen, stond al een tijdje in de sterren geschreven. De poging van Gustin om Brussels Airlines als een autonome entiteit te behouden binnen Lufthansa, is in november vorig jaar uitgedraaid op een clash binnen de raad van bestuur.

Toch zal Lufthansa Gustin ook dankbaar zijn, denkt transporteconoom Eddy Van De Voorde (Universiteit Antwerpen). "Hij is erin geslaagd om de expansie van Ryanair op Zaventem tegen te houden door een agressieve prijzenpolitiek te voeren. Dat is nergens anders gelukt. Maar zoals steeds kan er slechts één baas op het schip zijn, en dat is Carsten Spohr."

Volgens insiders zat het de Duitsers ook erg hoog dat Gustin mee aan de basis zou liggen van de open brief die circa 100 Belgische CEO's hebben ondertekend om Brussels Airlines in leven te houden. "Dat wordt gezien als een soort verraad tegen de eigen maatschappij", klinkt het.

Kroonjuweel voeden

Rijst de vraag: hoe zal de toekomst van Brussels Airlines er dan uit zien? Volgens Etienne Davignon zou Brussels Airlines het hybride model - goedkope vluchten binnen Europa en langeafstandsvluchten naar Afrika - mogen behouden. "Er is een gezamenlijke wil om Brussels Airlines te doen groeien." Volgens Davignon zal het Afrika-netwerk uitbreiden en zal Lufthansa ook tickets verkopen voor langeafstandsvluchten van Brussels Airlines. "Brussels Airlines blijft een Belgische entiteit en de Belgische luchtvaartmaatschappij", geeft ook Thorsten Dirks, topman van Eurowings aan. "Het professionalisme, de expertise en de passie van de werknemers van Brussels Airlines zijn een vitaal onderdeel op ons gezamenlijk pad naar succes."

Transporteconoom Eddy Van De Voorde gelooft ook dat Brussels Airlines nog een toekomst heeft. "Wat is het kroonjuweel van Brussels Airlines? Afrika. Maar dat netwerk moet gevoed worden. Er moeten passagiers naar Brussel gebracht worden om die vluchten te vullen. Dat wordt de taak van Eurowings en Brussels Airlines." Volgens Eddy Van De Voorde mag ook niet vergeten worden dat de integratie van Brussels Airlines in Eurowings al bezig is. "Er is vorig jaar al beslist om vanaf eind maart twee toestellen van Brussels Airlines in Düsseldorf te stallen en van daaruit, met een Belgische bemanning, langeafstandsvluchten naar de VS uit te voeren voor rekening van Eurowings." De kans blijft wel bestaan dat de naam 'Brussels Airlines' verdwijnt.

Schaalvoordeel

Is de hele onrust dan een storm in een glas water? Dat nu ook weer niet. "Wat is het doel van een integratie? Dat is schaalvoordelen creëren, en dat betekent dus snijden in de ondersteunende diensten. Daar zullen vermoedelijk wel enkele tientallen jobs van de 1.800 banen sneuvelen", denkt Van De Voorde. Dat Etienne Davignon geen garanties kan geven voor die administratieve jobs, wijst op afvloeiingen. Al voegt hij er snel aan toe: "Brussels Airlines is voortdurend op zoek naar kostenbesparingen, maar dat staat niet per se gelijk aan jobverlies."

De bonden zijn alvast op hun hoede. "We vrezen dat de Duitsers het integratieproces willen versnellen", zucht Paul Buekenhout (LBC-NVK). Morgen weten de bonden of Eurowings fors in het personeelsbestand wil snoeien. Tot zolang zullen er geen acties zijn.

Transporteconoom

Copyright © 2017 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden