

Wie plooit: O'Leary of de piloten?

De Standaard - 02 Aug. 2018

Van onze redacteur karsten lemmens brussel Probeert Ryanair dan toch de brokken te lijmen?

Gisteravond stelde het bedrijf dat het de pilotenvakbonden heeft uitgenodigd om aan tafel te zitten, 'om vooruitgang te boeken rond de erkenning van vakbonden en het opstellen van cao's in elk van de betrokken markten'. De mededeling volgde nog geen acht uur nadat ook Belgische pilotenbonden bekend hadden gemaakt op 10 augustus te willen staken. Nog maar een week geleden legde ook het Belgische cabinepersoneel het werk neer. Dat Michael O'Leary de plooiën met de vakbonden wil gladstrijken, mag niet verbazen. 'Zij vormen zijn achilleshiel', zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (Universiteit Antwerpen). Piloten gezocht Want anders dan vijftien jaar geleden, na de aanslagen van 9/11 en het faillissement van Sabena, is er nu stilaan een tekort aan piloten. Dat ervoer Ryanair vorige herfst aan den lijve toen het duizenden vluchten moest schrappen omdat het massaal piloten verloor aan andere maatschappijen zoals Norwegian. Ryanair is intussen zelf piloten aan het wegkopen bij maatschappijen in het Midden-Oosten, zoals Etihad. Tegelijk zijn O'Leary's hefbomen die hij vroeger had om hen af te dreigen, grotendeels weg. 'Je kunt wel dreigen dat je vliegtuigen verschuift naar Polen, zoals hij al aankondigde. Maar je moet je vliegtuigen ook kunnen inzetten', zegt Van de Voorde. 'Niet iedereen vliegt namelijk naar Polen. En als je op een luchthaven vertrekt, dan ben je er ook je slots kwijt.' In de boomende luchtvaartsector van vandaag worden slots op verzadigde luchthavens stilaan 'het meest waardevolle dat een luchtvaartmaatschappij heeft'. Die geef je dus niet zomaar eventjes op. Met de staking van de zo kostbare piloten zal O'Leary dus worden gedwongen om water bij de wijn te doen. En ondanks zijn vaak forse uithalen in de media heeft hij al getoond dat hij bereid is dat te doen. 'Op sommige plaatsen, zoals in Groot-Brittannië, heeft hij hen al opslag gegeven', stelt Van de Voorde. 'En daar zie je dat ze niet meer staken. O'Leary zal de piloten elders ook opslag moeten geven, daar zal hij niet buiten kunnen.' Ook luchtvaartexpert Luk De Wilde stelt dat de piloten 'sterker staan'. 'En sommigen ruiken hier een kans', zegt hij. Maar hij stipt tegelijk aan dat piloten bij Ryanair vandaag al goed worden betaald. 'Commandanten verdienen er meer dan bij Tui Fly of Brussels Airlines', zegt hij. 'Maar de grieven gaan ook over arbeidsomstandigheden. Zoals plots verplaatst worden van de ene basis naar de andere. Maar dat valt op te lossen. Er zal toenadering van twee kanten nodig zijn.' De experts plaatsen wel vraagtekens bij hoe representatief de vakbonden zijn voor alle piloten. Maar volgens Isabelle De Gandt van de beroepsvereniging Belgian Cockpit Association, die ook tot de staking oproept, is 'iets meer dan de helft' van de Belgische Ryanair-piloten bij hen lid. 'Wij verwachten dus een grote mobilisatie van de piloten', zegt ze. 'Ze zijn erg geschokt over wat Ryanair wil doen in Dublin.' (Vliegtuigen verhuizen naar Polen en 300 jobs schrappen als reactie op vakbondsacties, red.) Bikkelhard Maar dat Ryanair nu zegt te willen praten, wil allerminst zeggen dat de stakingsdreiging daarmee is afgewend. 'O'Leary staat wel open voor sociaal overleg, maar hij laat zich niet graag in een hoek dringen', zegt De Wilde. 'En zo'n reactie van Ryanair om aan tafel te gaan zitten, zagen we in het verleden ook al bij stakingsdreigingen. Maar personeelsdirecteur Eddie Wilson wil zélf bepalen met wie hij aan tafel zit. En er is ook veel verdeeldheid onder de vakbonden zelf, en nog meer bij de pilotenbonden. Niet alle piloten zijn aangesloten, en al zeker niet bij dezelfde organisatie.' Ook Van de Voorde denkt dat Ryanair het spel 'bikkelhard' zal blijven spelen. En al zeker wat het cabinepersoneel betreft. 'Hen kan je makkelijk vervangen', klinkt het. 'In drie maanden stoom je nieuwelingen klaar, dus hij kan de stakers na drie maanden al buiten zwieren. Dat zie ik hem nog doen ook.' Van de Voorde denkt dat het cabinepersoneel, in tegenstelling tot de piloten, op niet te veel toegevingen moet rekenen. Hen massaal opslag geven zou de kosten voor Ryanair te zeer opdrijven. 'Dan moet hij zijn ticketprijs verhogen, en dat wil hij niet. Of minder winst maken, maar hij valt nog liever dood.' Want hete zomer of niet, geen expert die gelooft dat het Ryanair-model ten dode is opgeschreven. Met 1,5 miljard euro winst vorig jaar is het daar veel te succesvol voor, en O'Leary zit nog erg stevig in het zadel. 'Hij is zelf een grote aandeelhouder van Ryanair en heeft heel het management samengesteld', klinkt het. 'O'Leary blijft zitten zolang hij wil. En dit moment is wel het laatste waarop hij zou vertrekken, want dan zou het lijken alsof de vakbonden gewonnen hebben.'