

Zonder Brussels Airlines is Brussels Airport niets



De Standaard* - 29 Apr. 2020
Pagina 24

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Waarom zou de Belgische overheid nog geld pompen in een Duitse luchtvaartmaatschappij? 'Een drama als Sabena moet vermeden worden.'

Van onze redacteur Korneel Delbeke

Brussel! Ik heb het drama met Sabena van dichtbij meegemaakt. Het heeft de luchthaven jaren gekost om dat faillissement te boven te komen. Dat mogen we niet opnieuw laten gebeuren. Een bron bij Brussels Airport laat er geen twijfel over bestaan: België kan het zich niet veroorloven om Brussels Airlines te laten vallen.

De regering onderhandelt nog steeds met de Duitse moedermaatschappij Lufthansa over een reddingspakket voor de luchtvaartmaatschappij die, net als de hele sector, zwaar getroffen wordt door de corona-uitbraak. Brussels Airlines vraagt 290 miljoen euro om de crisis te overleven, bevestigde minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) gisteren in de Kamer. De uitkomst van de onderhandelingen hangt mee af van het gepoker in Berlijn (zie inzet).

De regering is overtuigd van het strategische belang van de luchtvaart en wil het bedrijf steunen. Maar is Brussels Airlines echt too important to fail, zoals een bron bij de onderhandelingen het bedrijf noemt? De luchtvaartmaatschappij is 100 procent in handen van het Duitse Lufthansa, worstelt al jaren met rode cijfers, moet met een kwart krimpen en ligt onder vuur voor zijn klimaatimpact. Bovendien liggen de concurrenten op vinkenslag om de vluchtroutes van Brussels Airlines over te nemen. Toch?

Cherry picking

Transporteconomen Eddy Van de Voorde en Wouter Dewulf (UA) lachen dat laatste weg. Brussels Airlines is vandaag goed voor zo'n 40 procent van de passagiers in Zaventem en niemand zal die plaats innemen, klinkt het. 'De concurrenten zullen wel de meest rendabele routes, naar Genève of New York, overnemen', zegt Dewulf. 'Maar secundaire en tertiaire bestemmingen, zoals Toulouse, die op zich niet of weinig rendabel zijn, vallen dan weg.'

Dat Brussels Airlines die vluchten vandaag wel uitvoert, is omdat passagiers uit heel Europa in thuisbasis Brussel kunnen overstappen op veel rendabelere intercontinentale vluchten. Het bedrijf voert zelf belangrijke langeafstandsvluchten naar Afrika en de VS uit, maar kan als lid van Star Alliance (een internationale samenwerking van luchtvaartmaatschappijen met Lufthansa als drijvende kracht) vluchten naar de hele wereld aanbieden. Als Brussels Airlines zou wegvallen, zal de Japanse maatschappij ANA zijn dagelijkse vluchten naar Tokio bijvoorbeeld niet kunnen vullen met Belgen die naar het Verre Oosten vliegen.

Brussels Airlines maakt zo van Zaventem een internationale hub. 'Het is een waanvoorstelling dat je als luchthaven in de hoogste klasse kunt meespelen zonder home carrier', zegt Dewulf. Parijs, Amsterdam, Frankfurt en Londen proberen nu al internationale passagiers van Brussel af te snoepen.

50.000 banen?

Ook Arnaud Feist, de ceo van Brussels Airport, noemt de rol van Brussels Airlines 'cruciaal voor het voortbestaan van de luchthaven'. 'De hubfunctie moet behouden blijven om tienduizenden banen veilig te stellen', voegt hij eraan toe. Brussels Airlines stelt in België zo'n 4.000 mensen tewerk, maar heel wat toeleveranciers hangen ervan af - afhandeling, catering, schoonmaak ... In de nota voor de regering schat het bedrijf zelfs in dat het indirect goed is voor 50.000 banen, zegt een bron bij de onderhandelingen.

Farmaland België

Niet al die banen vallen weg bij een faillissement. Andere maatschappijen zullen in het gat springen. Maar niet elke luchtvaartmaatschappij brengt dezelfde meerwaarde met zich mee. Brussels Airlines vervoert ook heel wat vracht. De maatschappij heeft een kwaliteitslabel voor het streng gereguleerde transport van medicatie en draagt bij tot de ontwikkeling van de farmaceutische sector in ons land. Een lowcostmaatschappij als Ryanair doet dat niet.

Volgens Eddy Van de Voorde mag België de rol van Brussels Airlines niet onderschatten. 'België heeft twee troeven: brains en logistieke ligging. Als je dat laatste kapotmaakt, zullen we ook de brains verliezen.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden