

*Eind volgende week moet er een oplossing zijn voor Brussels Airlines. De regering wil het bedrijf redden, maar is niet vergeten hoe Lufthansa de Belgen eerder opzijschoof.*

Korneel Delbeke

Brussel 'We zijn al zes weken aan het onderhandelen over staatssteun. Bent u nog overtuigd dat we die zullen krijgen of moeten we ons voorbereiden op een tweede Sabena?' In een webvergadering met het personeel werd Dieter Vranckx, de ceo van Brussels Airlines, deze week bestookt met vragen van boze en ongeruste personeelsleden. De coronacrisis heeft hun baan én de toekomst van de luchtvaartmaatschappij op de helling gezet, meer dan 4.000 Belgische medewerkers verkeren al weken in het ongewisse.

Maar ook Vranckx kon hen geen duidelijkheid geven. De Belgische ceo van Brussels Airlines - dat als dochter van Lufthansa volledig in Duitse handen is - moet wachten op een akkoord tussen Lufthansa en de Belgische overheid, over een reddingspakket van 290 miljoen euro.

Zowel België als Lufthansa ziet een gezamenlijke toekomst met Brussels Airlines. Minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD), die zich buigt over het dossier, beklemtoonde donderdag in de Kamer het grote belang van de luchtvaartsector voor België, 'als diplomatiek en politiek knooppunt'. En omdat er 40.000 (indirecte) banen van afhangen. Brussels Airport is dan wel de belangrijkste spin in dat web, toch hangt het lot van de luchthaven samen met het netwerk van Brussels Airlines, goed voor zowat de helft van de - passagiersvluchten op Zaventem (DS 29 april).

Geen blanco cheque

Ondanks de gezamenlijke belangen lopen de gesprekken al weken moeizaam. Zowel de Belgische overheid als Lufthansa toont zich onwrikbaar. België wil geen blanco cheque geven en eist garanties: voor de werkgelegenheid, voor Brussel als internationale hub en voor een groenere vloot (zie inzet), herhaalde De Croo in de Kamer. Het Duitse bedrijf daarentegen hoedt zich ervoor die garanties te geven - ook omdat de coronacrisis haar schaduw over de toekomst van de luchtvaart werpt - en wil geen inmenging van de overheid.

Vertrouwen zou een sleutelrol kunnen spelen, maar er heerst al wekenlang wantrouwen aan de onderhandelingstafel. De onderhandelaars zijn dan ook geen onbekenden voor elkaar. Koen Van Loo, die als topman van de federale investeringsmaatschappij Fpim de Belgische belangen behartigt, zat vier jaar geleden op dezelfde stoel, toen hij in 2016 over de volledige verkoop van Brussels Airlines aan Lufthansa moest onderhandelen.

Ook toen vroeg Van Loo garanties voor de Belgische verankering van Brussels Airlines, maar de Belgische onderhandelaars hadden geen hefboom om die garanties af te dwingen. Bij de eerste kapitaalinjectie van Lufthansa in Brussels Airlines, in 2008, tijdens de financiële crisis, hadden de Duitsers een koopoptie voor de overige aandelen bedongen, zonder voorwaarden.

Toenmalig Lufthansa-ceo Wolfgang Mayrhuber had mooie plannen met Brussels Airlines, maar acht jaar later had Carsten Spohr de stuurknuppel overgenomen. Nadat zijn bedrijf Brussels Airlines in 2016 had overgenomen, aarzelde de Duitser niet om het Belgische management - ceo Bernard Gustin op kop - aan de kant te schuiven en de Duitse Christina Foerster in cockpit te zetten. Brussels Airlines zou opgaan in het pan-Europese Eurowings, met Thorsten Dirks aan het hoofd. Die laatste zit vandaag, als bestuurder bij Lufthansa en Brussels Airlines, tegenover Koen Van Loo.

'Paybacktime'

'Het is paybacktime', zegt een bron bij het dossier. 'De garanties die Van Loo in 2016 niet kon realiseren, wil hij nu op tafel krijgen.' Bovendien wordt hij geadviseerd door de opzijgeschoven Bernard Gustin.

Het verklaart mee waarom België het spel hard speelt, terwijl er weinig alternatieven zijn voor Lufthansa - en het belangrijke Star Alliance-netwerk rond de Duitse grootmacht. Nu de coronacrisis de consolidatiegolf in de luchtvaart hoogstwaarschijnlijk versnelt, dreigt voor kleine spelers, die niet onder de vleugels van een financieel krachtige groep vliegen, een snel bankroet. Bovendien heeft de overheid 'niet de ambitie om een luchtvaartmaatschappij uit te baten', zegt een hooggeplaatste regeringsbron.

Babysit

Maar ook Lufthansa speelt het hard, getuige de stugge houding in Duitsland, waar het bedrijf 9 miljard euro staatssteun vraagt maar geen 'staatsmanagement' wil, zoals Spohr deze week op de aandeelhoudersvergadering zei. 'Hij huivert ervoor om de overheid als babysit aan boord te halen', zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de UA. 'Laat staan drie babysits, als ook de Belgische en de Oostenrijkse overheid (waar Lufthansa-dochter Austrian Airlines ook staatssteun vraagt, red.) hun zeg willen doen. Spohr zal het spel keihard spelen, en daar komt bij dat Brussels Airlines altijd al een beetje het bastaardkind is geweest.' Dat ook België van zich afbijt, vindt Dewulf begrijpelijk. 'Maar als niemand beweegt, riskeer je in de speltheorie allebei met lege handen achter te blijven.'

De gesprekken tussen Lufthansa en Brussel lopen de laatste dagen 'constructief' en 'maken vooruitgang', zeggen meerdere betrokkenen. Maar zolang er geen akkoord in Berlijn is, moeten Brussel en het ongeruste personeel wachten. Een ding is zeker: eind mei valt Brussels Airlines zonder cash, tegen vrijdag (15 mei, red.) moet er absoluut een oplossing op tafel liggen, zegt een hoge bron.

Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden