

*Als Brussels Airlines corona overleeft, zal het met een veel slanker figuur zijn. De directie roept vandaag een bijzondere ondernemingsraad samen en zal - zo vrezen de vakbonden - fors banenverlies aankondigen. 'Maar te diep snijden heeft geen zin, want dan is er ook geen toekomst meer.'*

De ruim vierduizend personeelsleden van Brussels Airlines zitten al maanden in spanning door de ongeziene crisis in de luchtvaartsector, maar nu lijkt de week van de waarheid aangebroken bij de luchtvaartmaatschappij. Wanneer 42 vliegtuigen al sinds half maart aan de grond blijven - met een verlies van 1 miljoen euro per dag tot gevolg - en er nauwelijks vliegtickets verkocht worden, dan komt de bodem van de kassa snel in zicht. Over goed een maand zal het geld op zijn bij Brussels Airlines.

Mogelijk komt het zover niet, want het Duitse moederbedrijf Lufthansa en minister Alexander De Croo (Open Vld) namens de federale regering pokersen al wekenlang over 290 miljoen euro aan steunmaatregelen. Witte rook wordt verwacht, maar was gisteravond nog niet te zien. Toch gooit Brussels Airlines plots zelf de kaarten op tafel. Vandaag is er een bijzondere ondernemingsraad in het teken van een "voorstel tot actieplan voor de voortzetting van de activiteiten". Volgens de vakbonden is dat een eufemisme voor stevig banenverlies.

"De timing is heel vreemd. Wij hebben week na week te horen gekregen dat er niets beslist kan worden omdat de directie wacht op de hulplijn waarover de regering en Lufthansa het nog niet eens zijn", zegt BBTK-secretaris Anita Van Hoof. "Als er een herstructurering komt, zou Lufthansa betalen, maar zonder deal met de overheid is dat dus nog niet zeker. Waarom nu plots met een herstelplan komen?"

Volgens onze informatie is er door de precaire financiële situatie geen andere optie voor de directie van Brussels Airlines dan de vlucht vooruit te nemen en een grote ontslagronde bekend te maken. Zo treedt de wet-Renault in werking waarin de werkgever dertig dagen lang geen ontslagen mag doorvoeren. Over een maand kan dat dus wel en er is geen tijd meer te verliezen. De vraag is hoe diep Brussels Airlines zal snoeien. In een interview begin vorige maand voorzag een loslippige Etienne Davignon wel een bezuiniging van 30 procent van de activiteiten, waarna de voorzitter van de raad van bestuur prompt werd vervangen.

De vakbonden houden rekening met een scenario tot een krimp van 20 procent van de activiteiten. Brussels Airlines zou dan operationeel blijven met zo'n tien vliegtuigen minder. Wel zou er ook vliegend personeel betrokken zijn, in plaats van enkel grondpersoneel zoals vorig jaar in het 'reboot-plan' stond. De herstructurering in het pre-coronatijdperk kwam er omdat Lufthansa - sinds 2016 zijn de Duitsers volledig eigenaar - wil dat Brussels Airlines over twee jaar winst zou maken. Het reboot-plan, een besparing van jaarlijks 160 miljoen euro, zou door de coronacrisis van tafel zijn. Het ging grotendeels uit van vrijwillig vertrek en dat is in deze tijden niet langer evident.

Dat Brussels Airlines de voorbije tien jaar samen genomen verlieslatend is en dat het bedrijf in Duitse handen is, maakt overheidssteun van de Belgische regering een lastige kwestie. De Croo gaf al meermaals te kennen dat hij vooral gezonde en Belgische bedrijven wil helpen. Maar met 40 procent marktaandeel is Brussels Airlines de grootste klant van Brussel Airport. Het wegvallen van de motor van onze nationale luchthaven - waar 20.000 mensen werken en nog eens 40.000 indirecte jobs aan vast kleven - zou een catastrofe zijn.

Anderzijds wringt het dat de Duitse CEO Carsten Spohr de hand open houdt, maar naar eigen zeggen geen inmenging van overheden in zijn bedrijf duldt. "Met aandelen kan je dat wel oplossen", zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde (UA). "In dat geval zou de Belgische staat flink kunnen verdienen op de redding van Brussels Airlines, zoals ze bij de bank KBC ook gedaan hebben en zoals de Amerikaanse overheid na 9/11 deed toen Delta het water aan de lippen stond. Ik begrijp echt niet waarom we zo lang talmen. Als Brussels Airlines zonder cash valt, dan geloven de banken er ook niet meer in en dan is het gedaan."

"In 2001 heeft de regering bij Sabena ook geblunderd, maar daarna heeft Davignon nog voor een doorstart gezorgd. Die is er nu niet meer. Als het nu stopt, is het boite sluiten en gedaan. We moeten zorgen dat ons kroonjuweel deze crisis kan doorspartelen. Ik zie zeker mogelijkheden om winst te maken op termijn. De markt zal krimpen, maar niet alle vliegmaatschappijen kunnen zoals Brussels Airlines terugvallen op een sterke moedermaatschappij. Spelers zoals Alitalia en het Portugese Tap hebben het vandaag zeer lastig en als er zulke bedrijven sneuvelen, dan komen er kansen voor Brussels Airlines. Binnen Europa opereert de maatschappij als een verbindingshub en zij zijn heel sterk op de lange Afrikaanse vluchten en de trans-atlantische verbindingen. Alleen daardoor vliegen maatschappijen als Singapore Airlines en het Japanse ANA ook op Zaventem."

"Alleen blijft dat raderwerk overeind als ze niet te diep snijden. Ga van 42 naar 20 toestellen en dan heeft de maatschappij ook geen toekomst meer."

(SSL)

Copyright © 2020 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden