

# Waarom Brussels Airlines ook zonder corona voor zware opdracht stond: turbulentie is jaren bezig

Het Nieuwsblad - 12 Mei 2020

*Het personeel van Brussels Airlines hoort vandaag hoe de toekomstplannen van het bedrijf eruitzien. De coronacrisis heeft het bedrijf zwaar getroffen – de 49 vliegtuigen staan al zeker tot 1 juni aan de grond. Maar de herstructurering moet veel meer problemen oplossen dan de coronacrisis alleen. De concurrentie van goedkope tickets en de hoge kosten wegen al jaren zwaar.*

“Zonder Lufthansa bestonden ze niet meer. Maar dat de Duitsers er hun handen niet vanaf trekken, bewijst dat Brussels Airlines een goed geleid bedrijf is waar wel degelijk nog perspectief in zit.

Eddy Van de Voorde

Even terugspelen naar juni 2019. Het coronavirus legde toen alleen nog wat Chinese vleermuizen lam. Maar Brussels Airlines had geen virus nodig om zich zorgen te maken. Het kreeg toen wel goed nieuws van moederbedrijf Lufthansa – Brussels Airlines wordt dan toch niet ondergebracht bij lagekostenmaatschappij Eurowings. Maar aan die “promotie van de Europa League naar de Champions’ League”, zoals vakbondsman Filip Lemberechts dat toen noemde, hing een stevig prijskaartje vast.

Enkele maanden later werd duidelijk dat het een zware prijs zou zijn. Van de 154 zitjes op een vliegtuig is er welgeteld één dat iets opbrengt, was er becijferd.

Een besparingsplan van 8 tot 12 procent in de komende drie jaar lag op tafel. “Reboot”, zo heette het herstructureringsplan. Dat het coronavirus de luchtvaartsector in het hart treft, zorgt er alleen maar voor dat de directie die Reboot-knop nu wat sneller indrukt. Tien vliegtuigen minder, duizend banen weg : alles wijst erop dat het zware besparingen zullen zijn.

LEES OOK. Zoveelste dag van de waarheid voor Brussels Airlines: vakbonden vrezden ontslagen en minder loon voor wie mag blijven (+)

“De luchtvaartsector lijdt al lang onder de onderlinge concurrentie”, zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). “Soms ben je too small to survive. Alleen de hele grote slaagden er de voorbije jaren in om winst te maken. Lufthansa, British, Air France KLM. De maatschappijen die vergelijkbaar zijn met Brussels Airlines, hebben het allemaal erg moeilijk. Er gaan er nog tussenuit vallen.”

Toch hoeven we ons over het voortbestaan van Brussels Airlines weinig zorgen te maken. “Zonder Lufthansa bestonden ze niet meer. Maar dat de Duitsers er hun handen niet vanaf trekken, bewijst dat Brussels Airlines een goed geleid bedrijf is waar wel degelijk nog perspectief in zit.”

De situatie waar Brussels Airlines zich in bevindt, is eigenlijk terug te brengen tot 2001. In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 ging Sabena overkop en maakte SN Brussels Airlines een doorstart. “Op een manier die nu niet meer zou kunnen: als ze nu failliet zou gaan, heeft de luchthaven hier geen home carrier meer”, zegt Van de Voorde. “Ze zijn toen in moeilijke omstandigheden gestart, maakten verlies in de beginjaren, en zijn pas versterkt na de fusie met Virgin en de omvorming tot Brussels Airlines.”

De hele luchtvaartsector werkt met minieme winstmarges – de concurrentie van lagekostenmaatschappijen werkt wurgend. “Met WOW kon je voor enkele honderden euro’s retour naar de States. Dat is schandalig laag: je verbruikt zelfs meer aan kerosine alleen. Het maakt de markt ongelofelijk concurrentieel. En kijk: een jaar later was WOW failliet.”

Toen opnieuw een geldtekort dreigde, was Lufthansa de reddende engel. Eerst met 55 procent van de aandelen, begin 2001 met een volledige overname. “Ze zijn ongeveer break-even, misschien iets eronder. Het was al duidelijk dat er iets moest gebeuren, maar toen kwam corona ertussen.”

Hoe de luchtvaartsector er na corona zal uitzien, dat is de grote vraag. Maar het is wel duidelijk dat de het met de kleine winstmarges niet meer verder kan. “De tickets zullen duurder zijn”, voorspelt Van de Voorde. “Als de middelste stoel leeg moet blijven zéker, want dan valt één derde van de inkomsten weg. Maar anders ook, want er gaat minder vraag zijn en minder capaciteit. Maatschappijen als Ryanair staan ook niet meer sterk genoeg om meteen die concurrentieslag aan te gaan. De consument zal misschien meer betalen, maar wordt daar op de lange termijn wel beter van: dan moet je je, als je een ticket boekt voor over enkele maanden, niet meer voortdurend zorgen maken of je luchtvaartmaatschappij tegen dan nog wel bestaat. Aan Brussels Airlines moeten we op dat vlak overigens niet twijfelen.”