

# Wie plooit: België of Lufthansa?



De Standaard\* - 13 Mei 2020  
Pagina 1

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

*België is bereid tot 390 miljoen euro in Brussels Airlines te pompen als er voldoende investeringen volgen. Maar hoe levensvatbaar is het bedrijf?*

Van onze redacteur Korneel Delbeke

Brussel Met de aankondiging van een besparingsplan bij Brussels Airlines is gisteren een eerste horde genomen in de redding van de luchtvaartmaatschappij die zwaar getroffen is door de coronacrisis. Maar de grootste obstakels zijn nog niet van de baan. Zolang Lufthansa, de moedermaatschappij van Brussels Airlines, geen akkoord heeft over staatssteun van Brussel en Berlijn, hangt de toekomst aan een zijden draadje.

Die onderhandelingen lopen bijzonder moeizaam, gaf minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) gisteren toe, 'zowel in België als in Duitsland'. De Croo wil garanties dat Lufthansa ook na de crisis blijft investeren in Brussels Airlines en Zaventem als internationale hub. Daarvoor wil de regering diep in de buidel tasten. Als Lufthansa niet alleen afbouwt, maar ook investeert in een nieuw groeiscenario, overweegt de regering zelfs 100 miljoen euro meer vrij te maken dan de 290 miljoen die Lufthansa nu al heeft gevraagd, bevestigen verschillende bronnen aan De Standaard. 'Al hangt alles af van wat Lufthansa op tafel legt', benadrukt een bron.

In ruil wil de federale participatiemaatschappij Fpim, die de onderhandelingen voor de regering voert, de beloftes van Lufthansa ook kunnen afdwingen. Men is niet vergeten hoe de Duitsers die in het verleden niet altijd zijn nagekomen. Als hefboom wil de Fpim een blokkeringsminderheid in de SN Airholding boven Brussels Airlines. Lufthansa, dat nu alle aandelen bezit, heeft dat geweigerd en schuwt alle overheidsbemoeienis.

Voor België is de kous daarmee niet af. De overheid noch Lufthansa wil een crash, maar de vraag is wie als eerste met de ogen knippert. De Croo zit vrijdag samen met Lufthansa-ceo Carsten Spohr, zei hij gisteren in Terzake.

De bedragen die op tafel liggen, doen duizelen en de vraag rijst opnieuw of Brussels Airlines wel levensvatbaar uit de coronacrisis kan komen. Het bedrijf maakte vorig jaar nog 40 miljoen euro verlies en was al aan een herstructurering bezig. De directie is overtuigd van haar toekomstplan. 'Het herstel zal traag zijn en de herstructurering zal pijn doen', zei ceo Dieter Vranckx gisteren. 'Maar de beloning achteraf zal groot zijn.'

Door diep in de kosten te snijden en te focussen op de meest winstgevendende routes naar Afrika en Noord-Amerika - die gevoed worden door een gereduceerd Europees netwerk - hoopt Brussels Airlines weer rendabel te worden. Zo verdwijnen 24 bestemmingen, vooral routes die voor de failliete reisorganisatie Thomas Cook werden uitgevoerd, en zal de luchtvaartmaatschappij 30 procent van haar vloot afbouwen. Brussels Airlines schrapt ook duizend banen (800 vte's), een kwart van het personeelsbestand.

## Hypotheses

Hoe die besparingsoperatie wordt geconcretiseerd, moeten directie en vakbonden nu verder onderhandelen, maar gisteren was een 'gitzwarte dag', zeggen de vakbonden. Toch kan niemand verzekeren dat het daarbij blijft. De vliegtuigen staan nog zeker tot eind mei aan de grond en in het huidige plan gaat de directie ervan uit dat er eind dit jaar nog 50 procent minder boekingen zullen zijn en volgend jaar tot 30 procent minder. Alleen: niemand weet hoe snel de vraag echt opkijkt, of er een tweede coronagolf komt en wanneer de grenzen weer opengaan. 'We kunnen alleen maar uitgaan van hypotheses', klinkt het.

Brussels Airlines verliest nu een miljoen euro per dag aan inkomsten, terwijl de vaste huur- en onderhoudskosten voor vliegtuigen oplopen. 'En ook de heropstart belooft duur te worden', denkt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de UA. Ryanair, dat zijn vliegtuigen wel in bezit heeft, zal agressief proberen te groeien om de concurrentie te smoren. Toch ziet Dewulf een toekomst voor de afgeslankte organisatie, binnen het grote Lufthansa-netwerk. 'Het speelveld zal er na de crisis helemaal anders uitzien', zegt zijn collega Eddy Van de Voorde (UA). 'Kleinere maatschappijen of bedrijven zonder kapitaalcrachtige moeder komen in moeilijkheden. Met de juiste visie kan Brussels Airlines daarvan profiteren.'

Blz. 9 berichtgeving.

Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden