

Krimp Brussels Airlines laat zich ver voelen



De Standaard* - 13 Mei 2020
Pagina 9

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

Het krimpscenario van Brussels Airlines kan makkelijk twee- tot drieduizend jobs impacteren. Een klap op 'de ruggengraat' van de luchthaven doet ook elders pijn.

Van onze redacteur Karsten Lemmens

Brussel Brussels Airlines knipt fors in zijn activiteiten. Een resem bestemmingen verdwijnt, de vloot krimpt met dertig procent, duizend jobs gaan voor de bijl. Maar niet alleen Brussels Airlines zal die beslissing voelen. Rond de luchtvaartmaatschappij hangt immers een heel ecosysteem met directe en indirecte jobs dat getroffen zal worden.

'Er zal een impact zijn op twee- à drieduizend jobs', zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Wat de directe jobs betreft, is het effect lineair, meent hij. 'Dertig procent minder vluchten, dan is er dertig procent minder grondpersoneel nodig, dertig procent minder bagage, catering, brandstof. Je kunt die lijn gewoon doortrekken.'

Maar ook indirect is er een grote impact. De inkringing van Brussels Airlines leidt tot twaalf procent minder trafiek op de luchthaven van Zaventem. 'Dan heb je twaalf procent minder mensen nodig op die luchthaven', aldus Dewulf. 'Ook is er een impact op de aantrekkingskracht van een land, op het toerisme en op zakenreizigers die op hotel en restaurant gaan.'

Ook daar zal een krimp van Brussels Airlines jobs kosten. En het is niet zo dat een andere maatschappij het gat zomaar zal vullen. Home carriers, zoals Brussels Airlines, leiden steevast tot meer indirecte jobs op en rond een luchthaven dan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, meent Dewulf.

Bij de werkgeversorganisatie Voka noemen ze de mededeling 'heel slecht nieuws'. 'Aan Brussels Airlines hangt een heel ecosysteem vast', zegt Kasper Demol, woordvoerder van Voka. 'Elke rechtstreekse job op de luchthaven levert twee tot drie indirecte jobs elders op, van toeleveranciers tot in de horeca.'

335 bedrijven

Die stelling is helemaal niet overdreven, meent ook professor Ludo Struyven, hoofd van de onderzoeksgroep arbeidsmarkt en onderwijs aan het Hiva KU Leuven. Hij becijferde al uitvoerig het belang van Brussels Airport op de arbeidsmarkt.

'Studies becijferen de indirecte effecten met een multiplicatoreffect tussen 1 en 5', zegt hij. 'Twee à drie indirecte jobs per rechtstreekse job is dus ongeveer het gemiddelde.'

Hij omschrijft Brussels Airlines onomwonden als 'de ruggengraat' voor Brussels Airport. 'Het is toch vooral Brussels Airlines dat de activiteit op de luchthaven schraagt', aldus Struyven. 'En die luchthaven is een belangrijke katalysator voor de Belgische economie én voor de rol van Brussel als Europese en internationale hoofdstad. In 2018 hadden 335 bedrijven activiteiten op de site van Brussels Airport.'

Bedrijven die rechtstreeks van Brussels Airlines afhankelijk zijn, willen zich nog niet openlijk uitspreken over de implicaties voor hun activiteiten. Zo laat bagageafhandelaar Swissport beknopt weten dat het 'kennis neemt' van de beslissing van Brussels Airlines. 'Het illustreert de uitdagingen waarvoor de luchtvaartsector staat, de noodzaak om onze werking aan te passen, evenals de vastberadenheid om aan een organisatie te bouwen die klaar is voor de toekomst.' Swissport zit zelf in slechte papieren en werkt aan een transformatieplan om het bedrijf weer op de rails te krijgen. Het afslanken van Brussels Airlines is ook voor hen een lelijke streep door de rekening.

Essentiële partner

Brussels Airport zelf spreekt dan weer over 'steun en solidariteit voor Brussels Airlines en zijn personeel in deze uitzonderlijk moeilijke omstandigheden'. De luchthaven onderstreept verder dat de luchtvaartmaatschappij voor haar 'een essentiële partner' is. 'Brussels Airport voorziet in een sterk Europees netwerk, maar is ook intercontinentaal belangrijk met een sterk aanbod in Afrika. De maatschappij is essentieel voor onze functie als hub van Star Alliance, en dus voor onze connectiviteit als luchthaven, en als land.'

De luchthaven put vooral hoop uit het voornemen van de maatschappij om zich na de afslanking 'verder te ontwikkelen en weer op te bouwen'.

Karsten Lemmens

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden