

# Waarom iedereen belang heeft bij een redding van Brussels Airlines

De Morgen - 15 Mei 2020

*De Belgische regering onderhandelt vandaag met Lufthansa over het voortbestaan van Brussels Airlines. Het wordt hard tegen onzacht, maar iedereen heeft baat bij een redding.*

In het dossier van Brussels Airlines staan een aantal zaken vast. Eén: de luchtvaartmaatschappij, sinds 2016 een dochter van de Lufthansa-groep, heeft hulp nodig. Door de coronacrisis dreigt Brussels Airlines financieel kopje-onder te gaan. Brussels Airlines verliest nu dagelijks een miljoen euro aan inkomsten, wat niet gecompenseerd wordt door lagere uitgaven. De vloot moet nog altijd onderhouden worden, standplaatsen zijn schaars en duur. Tegen eind deze maand is de cashflow van Brussels Airlines opgedroogd. Er is nood aan 290 miljoen euro om de luchtvaartmaatschappij gaande te houden. Anders dreigt, twee decennia na het einde van Sabena, een nieuw dramatisch faillissement. Bij Brussels Airlines werken vandaag 4.000 mensen.

Twee: de regering onder leiding van premier Sophie Wilmès wil heel ver gaan om Brussels Airlines te redden. Omwille van de lokale tewerkstelling en omwille van strategische belangen. Want ondanks alle problemen blijft Brussels Airlines het kloppend hart van de luchthaven van Zaventem. De luchtvaartmaatschappij is goed voor 40 procent van al het verkeer. Zonder Brussels Airlines komen duizenden 'vliegjobs' - bij bagage-afhandelaars, cateringbedrijven, reiskantoren - onder druk te staan. Met zijn vloot vervoert Brussels Airlines jaarlijks tien miljoen passagiers naar 115 bestemmingen. Een deel van deze vluchten zouden na een faillissement overgenomen worden door de concurrentie, maar wellicht niet allemaal. Een aanzienlijk deel - onder meer de connecties met Japan en Singapore - hangt sowieso vast aan de alliantie met Lufthansa.

## Groeipool

De gevolgen van zo'n krimp zouden in heel België voelbaar zijn. De luchthaven van Zaventem is de tweede groeipool van het land, na de Antwerpse haven. In de woorden van minister van Financiën Alexander De Croo (Open Vld), de man die de onderhandelingen met Lufthansa leidt: "Onze verbondenheid met de rest van de wereld is voor een kleine economie zoals die van ons cruciaal." In de woorden van Eddy Van de Voorde, luchtvaarteconoom aan de Universiteit van Antwerpen: "België heeft twee troeven, onze brains en onze status als internationaal knooppunt. Zonder die status zullen ook de brains heel snel naar het buitenland verhuizen."

Drie: in tegenstelling tot wat vaak gezegd wordt, heeft ook het moederbedrijf Lufthansa belang bij het overleven van Brussels Airlines. Neen, dat is niet de parel aan de kroon van de Lufthansa. Maar Carsten Spohr, de stalen bikkelaar die het Duitse vliegimperium leidt, weet volgens insiders maar al te goed wat de waarde is van Brussels Airlines en zijn verankering in Brussel. Ten eerste voorkomt een sterke Belgische luchthaven dat er zich een als Charles De Gaulle-Schiphol vormt. Van de Voorde: "In dat geval zou de groep Air France-KLM de hele regio beheersen. Door Brussel sterk te houden, drijft Lufthansa een wig tussen de luchthavens van Charles De Gaulle in Parijs en van Schiphol in Amsterdam. Brussels Airlines doet hen pijn."

Daarnaast vormt het aanbod van Brussels Airlines een prima aanvulling op dat van Lufthansa. Zeker in Afrika, waar Lufthansa sterk staat in het Engelstalige deel en Brussels Airlines kan voortbouwen op het nalatenschap van Sabena in het Franstalig deel. Dit biedt mogelijkheden, aangezien Afrika volgens de meeste waarnemers voor een luchtvaartboom staat in de komende jaren. Nu al is er nationale en internationale groei in aantal vliegbewegingen. Bovendien is Afrika een interessante markt omdat bij gebrek aan concurrentie de prijzen er hoog liggen.

## Garanties

De opdracht waar de regering en Lufthansa-baas Spohr vandaag voor staan, is om die zekerheden in een compromis te gieten. De regering-Wilmès is als rechtstreekse erfgenaam van de 'jobs, jobs, jobs'-coalitie van Charles Michel bijna verplicht om Brussels Airlines te redden. Tegelijk wil ze ook niet met de broek op de enkels worden gezet door Lufthansa. Minister De Croo eist daarom dat Spohr met een geloofwaardig plan komt om de noodsteun die België wil verlenen na de coronacrisis opnieuw te investeren in Brussel. Het kan niet de bedoeling zijn om de Duitse groep - die zelf winstgevend is - te sponsoren via de Belgische schatkist, luidt het in hoge regeringskringen. Om malheuren te voorkomen wordt daarom aangedrongen op garanties, bijvoorbeeld via een blokkeringsminderheid in de holding boven Brussels Airlines.

Omgekeerd wil Spohr voorkomen dat Lufthansa straks onbestuurbaar wordt door tegengestelde nationale belangen. Hij klopt namelijk niet alleen in België aan. Ook in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland lopen er gesprekken over staatssteun voor de luchtvaartgroep. In thuisland Duitsland gaat het om een bedrag van liefst 9 miljard euro. Zwitserland is bereid om een kredietlijn van 1,2 miljard euro aan te bieden. In ruil worden overal echter garanties gevraagd.

Van de Voorde: "Ik denk dat die er uiteindelijk wel zullen komen. Maar natuurlijk speelt Lufthansa het zo hard mogelijk. Het gaat hier om een miljardendossier. Dan is er geen plaats voor liefdadigheid. Maar zolang de ego's in toom gehouden worden, zal er wel een oplossing komen."

De Croo: "Vrijdag (vandaag) is een erg belangrijk gesprek, maar wellicht niet het laatste."

Jeroen Van Horenbeek