

Alexander De Croo Geen realistisch plan B en weinig troefkaarten



Het Nieuwsblad* - 15 Mei 2020
Pagina 8

* Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Pajot-Brussel-Rand, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Limburg

Wat wil hij? De voornaamste bezorgdheid van minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) is het overeind houden van Brussels Airlines, en zo goed en zo kwaad als het kan de Belgische economie stutten. "Het belang van Brussels Airlines overstijgt de luchtvaartmaatschappij zelf", zei hij in de Kamer. "Haar ...

Wat wil hij?

De voornaamste bezorgdheid van minister van Financiën Alexander De Croo (Open VLD) is het overeind houden van Brussels Airlines, en zo goed en zo kwaad als het kan de Belgische economie stutten. "Het belang van Brussels Airlines overstijgt de luchtvaartmaatschappij zelf", zei hij in de Kamer. "Haar aanwezigheid is ook goed voor Zaventem. Het is de tweede economische pool van het land, en direct én indirect goed voor zo'n 60.000 jobs. Dat moeten we zo houden."

Echt in zijn kaarten liet De Croo niet kijken. Als moederbedrijf Lufthansa Belgisch geld wil voor dochteronderneming Brussels Airlines, dan verwacht de regering een geloofwaardig businessplan dat een weg uitstippelt naar winstgevende groei en duurzaamheid op ecologisch vlak. "Als het bedrijf niet winstgevend kan zijn, kunnen we de medewerkers van Brussels Airlines geen toekomstperspectief bieden."

Of dat betekent dat de Belgische staat aandeelhouder wil worden van Brussels Airlines, laat De Croo in het midden. Zijn partijgenoot en Kamerlid Tim Vandenput liet wel optekenen dat zoiets voor de liberalen niet hoeft.

Naakte ontslagen moeten zo veel als mogelijk vermeden worden, maar dat er een krimpscenario komt, is onvermijdelijk. "Corona treft de hele sector wereldwijd", zegt Vandenput. "En Brussels Airlines stond al voor zo'n zware opdracht."

Wat zijn z'n troeven?

De federale regering heeft niet de beste onderhandelingspositie in de komende weken. De belangrijkste hefboom in de gesprekken ligt voor de hand. Lufthansa komt geld vragen aan de Belgische staat. 290 miljoen euro, volgens sommigen zelfs 390 miljoen, om Brussels Airlines overeind te houden. Tegen het einde van de maand moet dat geld er zijn, anders dreigt de luchtvaartmaatschappij definitief aan de grond te blijven. Daar moet wel iets tegenover staan.

"Een tweede troef is Brussels Airport zelf", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). "Dat is een mooie locatie voor een hub. Die wil Lufthansa niet zomaar laten schieten." Dus hebben de Duitsers er ook belang bij om hun Belgische poot uit de problemen te halen.

Wel is Brussels Airlines het zwakke broertje uit de Lufthansa-portefeuille. "Voor hen is het bedrijf leuk om te hebben", zegt Dewulf. "Voor ons is het van moeten."

Een realistisch plan B heeft De Croo niet. Veel mogelijkheden om spijkerharde garanties te krijgen, dus ook niet. En er staat politiek veel druk op de ketel om het been stijf te houden. "Maar wellicht eindigen we op halve en vage garanties", zegt Dewulf. "Of dat genoeg zal zijn, is maar de vraag."