

*Onder een onzeker gesternte bereidt Brussels Airlines zich voor op een dure heropstart. Het zal botsen op stevige concurrentie van Ryanair en co.*

De piloten van Brussels Airlines zitten sinds deze week opnieuw achter een stuurknuppel - zij het in een simulator, waar ze hun vaardigheden moeten onderhouden. Pas op 15 juni kruipen ze opnieuw in de cockpit, wanneer Brussels Airlines zijn aanbod (deels) wil heropstarten, nadat het coronavirus zijn vliegtuigen twaalf weken aan de grond heeft gehouden.

Die heropstart belooft een dure zaak te worden voor Brussels Airlines, dat nu al zonder cash dreigt te vallen. Het personeel, bijvoorbeeld, waarvan zo'n 85 procent de afgelopen maanden in tijdelijke werkloosheid zat, zal opnieuw moeten worden betaald. Interne projecties gingen er eerder van uit dat de maatschappij deze maand 7,5 miljoen euro in het rood zou gaan, maar onder meer door contracten met partners en toeleveranciers te onderhandelen, kon de maatschappij het bloeden stelpen.

Dat er mondjesmaat opnieuw boekingen binnenstromen, helpt ook, maar belet niet dat Brussels Airlines 'dringend hulp nodig heeft', zegt woordvoerder Kim Daenen. Maar de onderhandelingen met de Belgische overheid blijven aanslepen (zie inzet).

## Stuntprijzen

Terwijl Brussels Airlines onder een onzeker gesternte opnieuw aan de slag moet, hebben concurrenten bloed geroken. Zeker lagekostenmaatschappijen willen na de lockdown agressief uit de startblokken schieten. Het Hongaarse Wizz Air, bijvoorbeeld, opent vier basissen in Europa, waaronder het belangrijke Milaan, op het moment dat andere luchtvaartmaatschappijen alleen vluchten schrappen.

Ook het Ierse Ryanair wil vanaf juli al duizend vluchten per dag uitvoeren en trok ook in ons land de buidel open voor een reclame-campagne. Het Britse EasyJet kondigde gisteren dan weer aan dat het in augustus al bijna 75 procent van zijn bestemmingen zal hernemen, zij het met een lagere frequentie. Het bedrijf gooit er naar eigen zeggen 'de grootste zomerpromotie ooit' tegenaan, en zal een miljoen zitjes tegen 29,99 pond (34 euro) verkopen.

Sectorfederatie IATA merkt nu al dat het voorzichtige herstel in mei (tegenover het nulpunt in april) gepaard ging met een gemiddelde prijsdaling van 23 procent. 'Door de crisis hebben luchtvaartmaatschappijen cash nodig, en ze proberen reizigers te verleiden met lage prijzen', zegt hoofdeconoom Brian Pearce. Maar, voegt hij eraan toe, dat zal ook de rendabiliteit van de nu al zwaar getroffen luchtvaartmaatschappijen verder uithollen. Daarbovenop zullen veel van hen de komende jaren miljoenen - zo niet miljarden - overheidsschuld moeten aflossen.

## Uitputtingsslag

Het belooft een uitputtingsslag te worden, denkt transporteconoom Wouter Dewulf (UA), waarbij lagekostenmaatschappijen beter gewapend zijn. Zo hebben ze niet alleen flink wat cashreserves en een vloot in bezit, maar ze zijn ook niet afhankelijk van een (langeafstands)netwerk, zoals Brussels Airlines of moederbedrijf Lufthansa. 'Ryanair en EasyJet vervoeren reizigers van een bestemming naar een andere, zonder dat ze een aansluiting moeten garanderen', zegt Dewulf. 'Daardoor kunnen ze heel snel opschalen, terwijl Brussels Airlines of Lufthansa bij zowat iedere wijziging eerst aan het netwerk moeten puzzelen.'

Brussels Airlines subsidieert ook minder rendabele Europese vluchten met winst uit intercontinentale vluchten. Dat voordeel valt - alvast tijdelijk - weg, als reizigers zich deze zomer tot Europese vakantiebestemmingen beperken. 'Laat dat net de corebusiness van Ryanair en co. zijn', zegt Dewulf.

Bedrijven die moeten besparen, houden de zakenreiziger nog even thuis. Maar ook daar liggen lagekostenmaatschappijen op de loer. Door het verminderde aanbod zullen heel wat slots op luchthavens te grabbel liggen. Niet alleen op goedkopere, regionale luchthavens (waar lagekostenmaatschappijen traditioneel opereren), maar ook in knooppunten, zoals Frankfurt, waar de Europese Commissie Lufthansa dwong om slots af te staan in ruil voor staatssteun.

Luchtvaartreuzen die, zoals Lufthansa of Air France, miljarden kregen van hun regering, kunnen de lagekostenmaatschappijen wel even afhouden. Maar hun gebeuk dreigt kleinere spelers kopje-onder duwen. Mag het verbazen dat Ryanair-topman Michael O'Leary de grootste luchtvaartcrisis ooit een 'opportuniteit' noemt, 'die je maar één keer in je leven krijgt'?

## Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden