

'Vetorecht eisen in ruil voor steun is een blijk van vijandigheid'

De onderhandelingen tussen Lufthansa, de moedermaatschappij van Brussels Airlines, en de federale regering over minstens 290 miljoen euro staatssteun verlopen moeizaam. Lufthansa wil vrijdag een akkoord. Luchtvaartexpert Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) analyseert.

Wat denkt u van die opgevoerde druk?

"Voor een totaaloplossing waren er drie voorwaarden. De eerste was dat Lufthansa zelf in Duitsland zijn staatssteun rond kreeg. Dat is inmiddels gebeurd. Een andere voorwaarde was een sociaal akkoord bij Brussels Airlines. Dat zag ik als het moeilijkste luik van de drie, maar is inmiddels ook opgelost. Een laatste onderdeel was een akkoord tussen de Belgische overheid en Lufthansa omtrent steun aan Brussels Airlines. Wat althans in mijn ogen het makkelijkste onderdeel moest zijn, blijkt nu plots het moeilijkste dossier te worden."

Hoe komt dat?

"Ik vrees dat er te weinig expertise aan de kant van de Belgische overheid aan tafel zit. Luchtvaart is een technisch moeilijke discipline, en een laboratorium van industriële economie. Elk jaar kan je een derde van de zekerheden uit die sector overboord gooien. Het evolueert er razendsnel. En als de ego's het dan halen van het gezond verstand, dan raak je nergens. Een vetorecht eisen in ruil voor steun is dom. Dat is een blijk van vijandigheid. Op dergelijke basis kan je geen akkoorden sluiten."

Moet je als overheid dan maar een blanco cheque geven?

"Dat zeg ik niet. Met alle respect, maar de Duitse overheid is nu hoofdaandeelhouder van Lufthansa. Het akkoord tussen Duitsland en Lufthansa kan je niet opbreken. Je kan geen voorwaarden opleggen die je niet kan garanderen. Kijk naar de Verenigde Staten, daar hebben ze sinds 9/11 talrijke dergelijke akkoorden gesloten. Of kijk naar steun van KBC door de Belgische overheid. Daar hebben we zelfs aan gewonnen. Ik geloof in het herstructureringsplan en de toekomst van Brussels Airlines. Ik ben blij dat we binnen die groep zitten, en niet onder de vleugels van Air France - KLM, of het was al lang gedaan met Brussels Airlines."

Wat moet er volgens u dan wel gebeuren?

"Een combinatie: een lening geven, eventueel met tijdelijke kapitaalparticipatie. Maar zonder stemrecht. Dat is ook een teken van vertrouwen geven aan het Belgische management dat er nu zit. Met de CEO Dieter Vranckx en voorzitter Jan Smets heb je twee sterke figuren, die een goede relatie hebben met het Duitse management. Ook co-voorzitter Christina Foerster is als vertrouweling van Lufthansa-CEO Carsten Spohr Brussels Airlines goed gezind. Investeer als overheid liever in de informele relaties met die mensen. Zit jaarlijks minstens een keertje samen in een informele setting om over de plannen te praten. Daarmee bereik je veel meer dan met een vijandig veto."

Waarom moeten we eigenlijk Brussels Airlines steunen? Het is niet eens Belgisch.

"Ik ken die argumentatie. Maar kijk eens naar de top 50 bedrijven in ons land, en kijk eens naar waar de beslissingsmacht zit. In het beste geval heb je nog een Belgische directie. Je moet als land investeren in de ondersteuning van je eigen welvaart. Brussels Airlines is daar onderdeel van. Dan heb ik het nog niet eens over de directe en indirecte tewerkstelling."

(LID)

Copyright © 2020 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden