

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

Het is 12 juli.

Dit is vandaag de dagelijkse podcast van de standaard.

Ik ben Alexander Lippenveld.

Dit weekend leggen de Belgische piloten van Ryanair het werk neer.

Dat is geen primeur.

De piloten klagen al jaren over te lage lonen.

Maar Ryanair-topman Michael O'Leary is niet onder de indruk van dat aanhoudende protest.

Wat is er nu weer aan de hand bij Ryanair?

En wie is die eerste O'Leary gekend om zijn controversiële uitspraken?

KORNEEL

KORNEEL wil beken van onze economieredactie.

Dit weekend stakende piloten van Ryanair vertellen.

Wat is er aan de hand?

De directe aanleiding is dat Ryanair heeft aangekondigd...

...dat ze de collectieve arbeidsovereenkomst van de piloten willen veranderen.

En meer bepaald willen ze de rust en werktijden die regeling daarvoor veranderen.

Je moet weten, een piloot van Ryanair vliegt vandaag vijf dagen en mag dan vier dagen rusten.

En de directie heeft aangekondigd dat wij van die rustdagen willen, maar drie dagen rust geven.

En dat zijn natuurlijk kwaad bloed bij de piloten, die ook een planning zien veranderen.

Ryanair heeft dat gezegd, we willen dat doen vanaf oktober.

Terwijl die vlieg en rusttijden, dat staat in die overeenkomst, die CAO.

En die geldt nog tot oktober 24.

Er is ook een conflict over het loon van de piloten.

Niemand weet hoe serieus Ryanair het meent met die aankondig.

We zien het als een dreigement in de aanlopende discussie.

Je moet weten, in heel Europa heeft Ryanair overal herstelakkoorden gesloten met zijn piloten en personeel na covid.

En in België is dat er nog niet.

Dus er loopt nog altijd een onderhandeling van hoe gaan we verder na covid met jullie loon.

Want het is zo dat de covid-crisis, de rode crisis die de luchtvaart getroffen heeft sinds de Tweede Wereldoorlog.

En toen die uitbraak heeft Ryanair iedereen voor hun keuze gesteld.

Kijk, ofwel gaan we zoveel mensen ontslaan en ze riepen de procedure Renault in daarvoor.

Ofwel gaan we, het collectief ontslag is, inderdaad.

Ofwel gaan we, ja, moet iedereen 20 procent van zijn loon inleveren.

En dan kreeg je de belofte, oké, kijk, we doen dat nu tijdelijk.

Want het is nu crisis en we moeten het doen om het bedrijf te doen overleven en om ontslagen te vermijden.

Maar als we op termijn weer winst gaan boeken na de pandemie, dan zullen we dat loon herstellen.

En ze hebben dat dus overal in Europa ongeveer gedaan, daar zijn akkoorden over gesloten.

Maar in België is de discussie bemoeilijkt door het feit dat wij een automatische index hebben.

Ryanair heeft nu de loon van 2019 hersteld, ook bij de Belgische piloten,

sinds april, wat eigenlijk vroeger is dan dat Ryanair origineel had voorzien.

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

Maar zeggen de piloten, ja, maar ja, wij hebben ons loon geïndexeerd zien.
100 euro in 2019 was niet wat dat 100 euro vandaag is.
Dat is veel minder waard, vooral gezien de hoge inflatie.
Dus je zei al, er zijn heel veel spanningen in ons land tussen Ryanair en zijn personeel.
Leeft dat pas sinds die Covid-crisis of is dat al lange aangaang?
In 2018 is Michael O'Leary, de topman van Ryanair, nog verkozen als tot slechtst CEO van de wereld.
Hij heeft een reputatie dat hij heel veel conflict heeft met zijn personeel.
Het is ook zo dat er bij Ryanair al heel lang een cultuur is waar dat piloten heel erg, niet alleen piloten hebben voor kabinepersoneel, is het vaak nog erger, maar dat je moet echt strijden voor ieder recht.
Voor alles wat je aanvraagt, moet je strijden.
De uitkeringen zijn te laag, bijvoorbeeld bij tijdelijke werkloosheid-situaties.
Er zijn nog heel wat achterstallen uitkeringen die nooit betaald zijn.
Daarover lopen ook nog discussies.
De piloten zelfs spreken over een cultuur van angst.
Wie een paar dagen ziek is, krijgt ommilke een brief van, ja, oké, kijk, je bent ziek geweest.
Je moet weten dat het laat onze klanten in de steek, dat het laat onze collega's in de steek.
En je moet je altijd gaan verantwoorden daarvoor.
Maar als zij iets vragen, is het sleur en trekken en het is heel moeilijk.
Ze vinden het in een heel vervelende cultuur eigenlijk.
En is dat in ons land door onze sterke aanwezigheid van de vakbonden bots, staat dat daardoor vaker?
Hier bots dat harder, ja, want je moet weten dat sinds 2019 pas herkent Ryanair de Belgische Wetgeving, de arbeidswetgeving, voor zijn Belgisch personeel.
Daarvoor argumenteerde Ryanair altijd, kijk, ons personeel valt onder het IERS-arbeidsrecht.
We zijn allemaal daarin geschreven.
En als we nu ook werken, wat dat in België of in Bulgarië of in Spanje is, ze vallen onder de IERS-wetgeving, die een pak minder strikt is.
Het Europese Hof heeft daarvan beslist van, nee, nee, dat klopt niet.
Die mensen die hier te werken staan, moeten ook onder die Belgische Wetgeving vallen.
En dat wil dus ook zeggen dat ze vakbonden en zo hebben moeten herkennen.
En dus sindsdien, ja, de situatie is verbeterd voor veel van het kabinepersoneel.
Maar het is wel zo dat de strijd constant gevoerd wordt.
Er zijn constant spanningen.
En dat is ook vooral omdat Ryanair nog altijd, de directie, leidt het bedrijf nog altijd vanuit Ierland, vanuit Dublin.
En ook de HR-dienst zit daar nog.
En met dat er geen Belgische HR-dienst is, die kent dan ook de finesses van onze wetgeving niet.

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

En inderdaad, als er dan tijdens corona bijvoorbeeld tijdelijke werkloosheid was, dan kregen ze de uitkeringen niet aan waar formulieren niet ingevuld. En dat zijn allemaal zaken die de frustraties doen oplopen. Olyrie zegt zelf altijd dat hij de wet niet breekt. En als de vakbonden problemen hebben, moeten ze maar naar de rechtbank stappen. Ja, we luisteren even naar een stukje uit een interview dat je eind vorig jaar met Olyrie had. We zijn een grote hairlijn. We vliegen naar 200 aardapporten in 47 verschillende landen. En als er een Belgische HR-dienst is, dan is het niet goed om ons te brengen. Het is niet goed, want we hebben het gevoel. Dat blijkt nu toch wel een beetje te spannend, want er zijn vorig jaar 48 piloten die naar de rechtbank zijn gestapt om achterstallige toeslagen te eisen. En volgens de vakbonden wil Ryanair nu niets meer tekenen voordat die rechtszaken worden gedropt. Dus hij heeft ze uitgedaagd en misschien net iets te veel, want nu gaan ze naar de rechtbank. En het valt zeer af te wachten. Ik denk dat ze wel gelijk zal krijgen de piloten. Ja, oké. Dat vringt inderdaad vooral omdat Ryanair het wel heel goed doet. Ja, Ryanair is eigenlijk echt de grote winnaar die uit de crisis is gestapt. We herinneren ons allemaal toen dat de Covid-pandemie uitbrak in Europa heel wat luchtvarmadschapijs, zoals het Brusselseirlijn zijn, moeten gered worden van het failliet door de staat. Ryanair heeft dat nooit nodig gehad. Die waren toen al heel sterk. Ze hadden 4 miljard euro in cash klaar in een oorlogskas. Dat hebben ze gedaan. Overal moesten luchtvarmadschapijen afbouwen. Voorbeeld Alitalia is over de kop gegaan. En Ryanair kwam op dat moment voor te investeren. Hebben ze extra vliegtuigen juist ingezet. Personeel aan boord gehouden, ze hadden middelen ervoor. Het marktaandeel dat Alitalia verloren is in Italië, hebben ze nu ingepikt. En als gevolg is dat zij nu 25 procent bijna, bijna een kwart vluchten, meer uitvoeren dan voor de pandemie. Ze blijven groeien en voor je boekjaar ook zijn ze terug naar de winst gegaan en hebben ze maar liefst 1,4 miljard euro winst gemaakt, netto-winst. Wat dat dichtbij het recordbedrag is, wat ze voor de crisis maakten, na een paar jaar van verlies, ze hebben ook natuurlijk geleden tijdens de Covid-crisis

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

toen de vluchten gewoon beperkt waren.
Maar nu zitten die echt wel weer op de volgende winst.
Ik denk niet dat er in de wereld veel bedrijven zijn die netto-winst van 1,4 miljard hebben.
Nee, zeker niet.
Dat zegt veel.
Hoe is het eigenlijk om voor Ryanair te werken?
We kennen ze allemaal als lage kostomaatschappij.
We weten wel hoe het is om met Ryanair te vliegen.
Is dat voor het personeel vergelijkbaar?
Ze werken heel vaak met jongere mensen.
En ook mensen uit heel Europa.
En die inderdaad meer voor het avontuur bij Ryanair gaan werken dan voor de jobsekerheid.
Het is niet de best betalende werkgever.
Zeker niet voor het kabinepersoneel.
Je moet er tegen kunnen dat ze proberen te mordelen aan je rechten constant.
Een pilot te spreken echt over een constante oorlog die tegen hen wordt gevoerd.
Dat is een beetje het beleid van Ryanair.
Anderzijds, operationeel wordt dat bedrijf vrij goed geleid.
Waardoor de schemas en de planning heel goed gaan.
En voor mensen die een familie hebben, bijvoorbeeld,
de piloten die vertrekken zochtes, die gaan naar Stade-Larois.
Die maken hun vlucht naar Milaan.
Dan komen ze terug.
En de zevens kunnen die bij wijze van spreken en kinderen van het school afhalen.
En dat heb je bij andere maatschappijen die veel vaker met overnachtingen werken.
Met grote netwerken die verder vliegen ook.
Ryanair vliegt alleen maar binnen Europa.
Of toch op relatief korte afstand.
En dus ja, eigenlijk valt dat heel goed te combineren met een familieleven.
En ook die vliegen en rusttijd.
En daarom dat er ook zo gevoelig is als ze daar nu aan willen raken.
Die zit er vrij goed bij Ryanair.
Ja, er zit wel een spanning op.
Eenderzijds, goede werkomstandigheden en anderzijds, een laagloon.
Ja, absoluut.
Ik zeg het, het is vaak zo wel dat het als springplank wordt gebruikt
om daarna een andere maatschappij te gaan.
Maar de mensen die blijven,
dat is dan vaak voor die betere work-life balance.
Ja, ja.
Maar je moet er wel tegenkomen,
dat je voor alles moet strijden
en dat er toch wel wat in cultuur hangt.

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

Ja, die van weinig vertrouwen in het personeel.

Ja.

Iemand, een pilot zijn mij van ja, Ryanair is dat bekend.

Die vechten strijden uit met alle andere maatschappijen.

Met leveranciers, maar ook met een eigen personeel.

Zal die aangekondigde staking dan nu van dit weekend een verschil maken?

Want in het verleden leek dat weinig zoden
aan de dijk te brengen.

Hij zei in het verleden is tegen jou,
staken is een nationale sport hier.

Dat is heel moeilijk te zeggen, Ryanair zegt zelf,
doe maar, staak maar tegen zijn piloten.

Het zal minder dan de helft van onze operaties
in het gedrang brengen.

In het verleden is dat ook zo geweest.

Het is moeilijk te zeggen,
maar in het verleden ook laten we zeggen
dat er ongeveer een derde van de vluchten
die vanuit België vertrokken zijn afgelast.

En dat is zo omdat Ryanair
voor een deel met personeel vanuit België vliegt
en dat zijn dan de vluchten die zorgs is vroeg vertrekken
uit Charleroi, naar een ander bestemming.
Maar heel veel van de vluchten worden uitgevoerd
doordat ze zorgtes vertrekken in Madrid naar Charleroi vliegen
en dan terug.

En dus die vlucht van Charleroi naar Madrid
wordt eigenlijk uitgevoerd dan door Spaanse personeel.

En zo kunnen ze vanuit hele Europa personeel
inzetten of laten vliegen op Belgische luchthavens
waardoor dat Belgische impact of van de staking
hier vrij beperkt is.

Dus vooral mensen met een vroeg vlucht kunnen
dit weekend probleem.

Dat kan, maar Charleroi de luchthaven zelf zegt
nog niet te weten hoe het schema zal geïmpacteerd worden.

Er werken 160 piloten in België voor Rainer
en dan zijn er nog eens 35 zelfstandigen.

Dat zijn mensen die vaak niet staken
en dus ja, Rainer probeert hier nu maximaal in te zetten
en alles hangt af van de vluchtschemas nu.

Koneel behoorden al enkele fragmenten
uit een interview dat je had met Michael O'Leary

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

eind vorig jaar.

Ik heb hem al een paar keer meegemaakt op persconferenties.

Hij is zeer uitgesproken.

Het was eigenlijk de eerste keer in vorig jaar

dat ik hem dan iets langer kon interviewen,

want op persconferenties, ja,

hij stuurt eigenlijk de ene naar de andere

provocerende one-liner de wereld in.

Het interview bleek wel te sterker dan zichzelf

bij iedere antwoord begint.

Ik heb er al een paar keer mee gemaakt op persconferenties.

Hij is zeer uitgesproken.

Het is sterker dan zichzelf,

bij iedere antwoord begint hij met een provocatie

om dan eigenlijk nu danseerder uit de hoek te komen.

Maar het is een opvallen man,

die constant strijdt tegen alles en iedereen.

Hij heeft toch verbaal,

maar die wel een succes,

een bedrijfssuccesstory uit de grond heeft gestampt.

Ja, ja, absoluut. Hij is heel succesvol

en liet Rainer uitgroeien tot de grootste

luchtvaartmaatschappij in Europa.

Hoe heeft hij dat voor elkaar gekregen?

Hij is eigenlijk begonnen als

de persoonlijke belastingadviseur van Tony Ryan.

De man die Rainer heeft begonnen in de tijd,

dat was in de jaren tachtig.

Hij is echt gevormd als boekhouder.

Je moet weten, die eerste Rainer-vluchten,

die kreogratisch eten enzo, dat was nog zeer comfortabel.

Dus alles wat we nu niet meer associeren met Rainer,

oh, hier heeft dat er toen allemaal uitgehaald.

Die zei van, ja, dat is allemaal verbodig.

En bij de liberalisering van de luchtvaars,

vroeger was dat veel meer geregeld.

Olyrie is dan echt beginnen drukken op die kosten

en daar proberen ze veel mogelijk in te snijden.

En hij is daar voor inspiratie opgehaald

in Amerika, bij Southwest Airlines.

Die iets vroeger geliberaliseerd waren,

de Amerikaanse markt was iets vroeger geliberaliseerd.

Olyrie is daar zijn licht gaan opsteken

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

en heeft dan dat modellen eigenlijk nog bijna stringenter toegepast in Europa en is zo echt beginnen kosten-kutten. Meer dan één der wie, eigenlijk. En zeer efficiënt, ja, hij is een boekhouder en dus hij is geobserveerd door kosten. Je moet weten, bij een interne benchmark die ik ooit gezien kreeg, ja, is het Rainer ook altijd, de gemilde ticketprijs is nog altijd 10 euro lager dan bij Whiz Air wat dan toch ook een lage kostenmaatschappij. En is bijna iets meer dan de helft van wat EasyJet gemild vraagt voor een ticketprijs. Dus hij gaat er nog altijd iets verder in. Natuurlijk, dat gaat over de ticketprijs en de kunst is dat je dan mensen lokt met een lage ticketprijs maar dan om er weg laat betalen voor allerlei extra's voor je bagage mee te nemen, om je zetel te kiezen. In 2010 heeft hij ooit zelf voorgestaan om klanten of passagiers te laten betalen om naar het toilet te gaan. Hij heeft dat dan moeten intrekken. Maar, ja, je ziet, hij lanceert constant die idee en hij is dat door geobserveerd en hij vindt het ook niet erg als hij daardoor slecht in de pers zou komen, hij denkt... Ja, er is geen zo'n ding van die publiciteit. Inderdaad, hij hangt dat heel erg aan. Hoe komt het dat hij altijd weggemt met al die controversiële beslissingen en uitspraken? Ja, ja, die van de voorde, ondertussen op Ventschuhn, de transporteconoom van de Universiteit van Antwerpen, die zei ooit van, ja, er heeft niemand een korter geheugen dan de Rainer-passagier. En ik denk, dat is ook wel zo. Hij blijft zeker de perceptie hebben en hij is ook effectief de goedkoopste wat ticketprijs betreft. En ja, mensen weten ondertussen wat ze kunnen verwachten en ze nemen erbij. Het is nu eenmaal veel goedkoper als je voor 50 euro een en terug naar Milan kan vliegen of je betaalt bij een andere maatschappij

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

2-300 euro.

Ja, dan zijn mensen nu helemaal geneigd om het even uit te zweten, de belediging erbij te nemen, had ik zeggen.

Zeker in dat segment zijn mensen niet heel prijsgevoelig, want ze wijken dan ook uit naar iets verdere luchthaves.

Maar ja, hij pakt daarmee uit en hij zegt, kijk, we zijn de goedkoopste, dat blijft zijn riddeltje al jaren en hij kan dat ook echt door een zeer goede, efficiënte structuur in zijn maatschappij te hebben ook. Onze nationale luchthave, zeg maar, is die van z'avond hem.

Daar is Ryan er wel moeten wegtrekken dit jaar.

Vorig jaar heeft hij inderdaad de basis gesloten.

Wat betekent dat?

Hij had een paar mensen die daar vast gestationeerd waren, maar hij heeft een conflict met de luchthaven.

Hij wou daar verder groeien en hij wou daar eigenlijk een monopolie, of nee, de Brussels-airline is toch de grootste daar en samen met Tuië misschien, wou je daar aanvallen en dat is niet echt gelukt, omdat de luchthaven taxen, wat hij betaalt als luchtvaartmaatschappij om daar te mogen opstijgen blijven relatief hoog.

En hij wou die verlagen, hij vindt dat die lager moeten en dat is een aanhoudend conflict.

Hij probeert altijd zijn wil door te drukken.

Op zo'n nationale luchthaven lukt dat niet altijd, maar daarom vliegt hij ook meestal vanuit die secundaire luchthavensee.

Charles Royce zijn grote basis.

Daar heeft hij heel lage kostenbasis.

Daar heeft hij eigenlijk ook bijna die luchthaven in zijn zakken.

Ik denk dat hij, ik durf er geen cijfer

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

op plakken, maar toch bijna 80% of zo
of misschien zelfs meer van
allerlei vluchten daar uitvoert.
Dan is het gewoon jouw luchthaven.
Dan is het bijna jouw luchthaven, absoluut.
Dat durft hij ook te gebruiken in de onderhandelingen.
En die regio's,
dat zijn dan inderdaad regio's
die daar ook van profiteren.
Die zeggen, ja, dat is heel extra werkgelegenheid.
We brengen wat toerisme naar hier.
En die dat ook graag sponsoren.
O'Leary is heel
optimistisch over de toekomst van Ryanair.
Hij kwam de COVID-crisis
moeiteloos te boven.
Hij lijkt ook niet te stoppen.
Wat is zijn ambitie
nog met zijn bedrijf?
Ja, hij wil de
komende vijf jaar
nog eens 50 miljoen passagers extra
aantrekken.
Hij heeft
10 tallen nieuwe vliegtuigen besteld
bij Boeing.
Onlangs is dat contract
afgeklopt.
Hij wil
vergroten en mogelijk
zelf tot de grootste luchtvarmadschappij ter wereld
worden.
Ik denk dat hij daar nu al
in de top 3 zit.
Hij is nu al de grootste van Europa
als je kijkt naar het aantal passagers
dat vervoerd wordt.
Met voorsprong, iets van 160 miljoen
passagers per jaar
ten opzichte van Lufthansa
dat iets meer dan 100 miljoen passagers per jaar heeft.
En omzetcijfers zijn natuurlijk nog iets anders.
Het toont wel hoe dominant hij is.

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

En is hij niet bang
van het klimaatbeleid
van de EU?
Daar proberen ze
de korte afstandsvluchten
ook wat in de band te slaan.
Onze eigen regering doet dat ook.
Heb je die korte afstandsvluchten waar hij zo op
focust van een toekomst?
Ja, hij voet er tegenleg
tegen dat klimaatbeleid.
Anderzijds is het ook genuanceerder dan dat.
Hij wil vooral een gelijk spel
want je moet weten die korte afstandsvluchten
we concentreren ons daar heel vaak op
maar eigenlijk als je kijkt naar
de uitstoot betreft
dan zijn vooral de lange afstandsvluchten
de grote boosdoers.
Meer dan de helft van de luchtvaartemissies
wordt uitgestoten door minder dan 6 procent
van de vluchten.
Want alle vluchten spelen
van de luchtvaartemissies
de lange afstandsvluchten
van de luchtvaartemissies
maar minder dan 8 procent
van de vluchten is exempt.
Dus we moeten
de luchtvaartemissies hebben
maar ik denk dat onze vluchten er klaar zijn voor dat.
Wat we niet gaan hebben is ongevaart
de luchtvaartemissies.
We laten de luchtvaartemissies uit de luchtvaart
in Europa.
Dat zal soms een gevaarlijke
verandering veranderen.
Dat is symbolisch heel belangrijk
en dat is ook absurd
om laten weelig zijn van Brussel naar Amsterdam
vliegen. Dat is een absurditeit.
Dus ja, eigenlijk de grootste uitstooters
van de luchtvaart die worden ontzien

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

en alles komt
bij de kleintjes te leggen.
Terwijl dat die relatief weinig uitstoot
en natuurlijk als je per persoon
per passagier kijkt
want die korte vluchten stoten veel uit
en dan moeten we eerlijk in zijn.
Maar als je naar het globale plaatsje kijkt
en naar alle absolute ismissies
van de luchtvaart, dan liggen die veel
hoogerebeelden aan afstandsvluchten terwijl die wel ontzien worden.
En wat dat Olyrie
ook wel gelijk in heeft,
hij heeft de meest efficiënte vloot.
Hij investeert heel erg in nieuwe vliegtuigen
en daardoor
als je per passagier bekijkt
dan is Ryanair een van de mindere uitstooters.
Maar als je natuurlijk
die enorme groei inacht neemt
dan is het eigenlijk
een van de grootste uitstooters.
Omdat ze zoveel mensen vervoeren.
Dus ze zijn heel efficiënt, maar die groei
is nog veel sneller dan de efficiëntiewinsten.
En dat is een beetje het probleem met de hele luchtvaart.
Tot slot Cornel, hoe moeten we nu kijken
naar die Michael Olyrie
moeten we daar bewondering voor hebben
of moeten we eerder
want trouwig zijn, zeg maar,
want ik weet het in alle eerlijkheid niet.
Het is toch wel echt
iemand die het kapitalisme
in heel ver
doordrijft.
Ik snap ook wel niet
als je een bedrijf hebt dat zoveel winst maakt
en dat je toch nog altijd
je personeel
kan behandelen.
Dat gaat er bij mij niet helemaal in.
Maar hij is wel heel efficiënt

[Transcript] DS Vandaag / Waarom Ryanairtopman O'Leary geen zier geeft om de pilotenstaking

in het runnen van een luchtvaartmaatschappij.
Hij doet het
veel beter dan anderen, moeten we wel zeggen.
Hij heeft ook een enorm inzicht in
wat het toekomst brengt.
Hij heeft een tegenstelling tot de aal.
De rest altijd in crisisperioles
durven te investeren.
Maar doordat hij ook altijd maar is blijven groeien
dus hij is niet bang om te galken
op de toekomst.
Dus als zakenman is hij zeer geslaagd.
Als mens
zou ik liever niet voor hem werken, denk ik.
Maar het feit
dat er nog altijd heel veel mensen voor hem werken
moet toch zijn dat er ook veel positieve
mensen die ik spreek
die werken ook graag voor Ryanair.
Dus
het is zeer dubbel.
Het is zo met een Elon Musk type
eigenlijk
zo iets
en ook de provocaties
en hij maakt reclame voor Ryanair
op die manier.
Hij komt altijd in de pers.
Hij kent de industrie wel heel goed
en hij zegt veel verstandige dingen
tussen al die provocaties door ook.
Absoluut.
Dank je wel.
Standard in B.A.