

De Tijd

De Tijd NEWSPAPER 18/04/2026

Wat bepaalt de prijs van uw vliegtuigticket?



**TICKETPRIJS IS MEER DAN
DE BRANDSTOFFPRIJS ALLEEN**

(prijs voor een enkele vlucht van Brussel naar Barcelona)

134,11€**VLUCHT BRUSSEL-BARCELONA****Toeslagen****14,50€**

- (Inter)nationale toeslagen **13,00**
- Ecologische heffingen **1,50**

Taksen**39,61€**

- Luchthaventaksen **34,61**
- Inschepingstaks **5,00**

Luchtvervoer**80,00€**



Bron: Brussels Airlines

Met de opening van de Straat van Hormuz ontspant de oliemarkt. Luchtvaartmaatschappijen kondigden wel al aan vluchten te schrappen, uit vrees voor brandstoftekorten en stijgende kerosineprijzen.

De prijs voor kerosine - de brandstof voor vliegtuigen die uit olie wordt gewonnen - is de voorbije weken meer dan verdubbeld: van ongeveer 85 à 90 dollar per vat in februari tot meer dan 200 dollar vandaag. En dat weegt door, maar niet een-op-een. 'Een verdubbeling van de brandstof prijs leidt bij een luchtvaartmaatschappij tot een stijging van de kosten met circa 13 procent', zegt Wouter Dewulf, professor transportluchtvaarteconomie aan de Antwerp Management School. 1. Hoe is de prijs van een vliegticket samengesteld? De prijs voor een vliegtuigticket is veel meer dan de prijs van brandstof alleen. 'In normale omstandigheden vertegenwoordigt kerosine ongeveer een kwart van de exploitatiekosten van een luchtvaartmaatschappij', zegt Dewulf. Daarnaast zijn er de kosten voor de vliegtuigen zelf, het onderhoud, luchthavengelden, handling (grondafhandeling), distributie en belastingen. Stel: een enkele reis met Brussels Airlines naar Barcelona kost 134,11 euro. Daarvan gaat ongeveer 80 euro naar het eigenlijke luchtvervoer. De rest bestaat uit belastingen (bijna 40 euro) en toeslagen (14,50 euro), waaronder een internationale toeslag. Volgens de maatschappij dient die om 'het deel van de kosten en uitgaven die niet beheersbaar zijn' te compenseren. Dergelijke toeslagen kunnen variëren naargelang de bestemming of tariefklasse, in functie van de concurrentie. Dat is weinig transparant, vindt Frank Bosteels, de CEO van de Belgian Travel Confederation. Zodra een ticket is uitgegeven, kan een maatschappij de prijs in principe niet meer aanpassen, tenzij bij een belastingverhoging en onder strikte voorwaarden. 2. Waarom schommelen - ticketprijzen van dag tot dag? Luchtvaartmaatschappijen werken met dynamische prijzen: hoe dichter bij vertrek en hoe groter de vraag, hoe duurder. Daardoor kan een ticket van de ene dag op de andere in prijs wijzigen, zelfs als de onderliggende kosten nauwe lijks bewegen. Dat neemt niet weg dat kostenstijgingen wel degelijk doorwegen. 3. Wat maakt vliegen duurder? Luchtvaartmaatschappijen draaien op dunne marges. Een tijdelijke schok kunnen ze nog even opvangen, maar als de hogere kosten aanhouden, is doorrekenen moeilijk te vermijden. In sommige gevallen is brandstof intussen goed voor 45 procent van de totale kosten. Daarbovenop komen operationele meerkosten, zoals langere vliegroutes. Omdat bepaalde zones niet kunnen of mogen worden overvlogen, worden trajecten langer, stijgt het verbruik en lopen de kosten verder op. Bovendien werkt het prijsmechanisme vaak asymmetrisch: bij een schok gaan de prijzen snel omhoog, maar ze zakken trager. Een tijdelijke ontspanning op de oliemarkt vertaalt zich dus niet meteen in

goedkopere vliegtickets. Dat komt omdat maatschappijen hun marges willen herstellen, weet Dewulf. En als de vraag sterk blijft, zijn er weinig prikkels om snel te verlagen. 4. Kunnen prijsindekkingen een stijging voorkomen? Veel maatschappijen hebben 70 tot 80 procent van hun brandstofbehoefte ingedekt. Daardoor gebruiken ze vandaag nog brandstof die eerder, tegen lagere prijzen, werd vastgelegd. Dat dempt de impact op korte termijn, maar zodra die afdekkingen aflopen, sijpelt de hogere prijs alsnog door. 'Via hedging kunnen maatschappijen zich beschermen tegen schommelingen en prijsstijgingen van kerosine, maar het doet de schok niet verdwijnen. Je koopt vooral tijd.'

Caroline Sury