

Crisis in luchtvaart is voor Ryanair extra wapen in strijd tegen Belgische vliegtaks



Terwijl zowat alle Europese luchtvaartmaatschappijen door de fors gestegen brandstofprijzen in hun winterschema willen snijden, gebruikt Ryanair-topman Michael O'Leary de crisis om zijn strijd tegen de Belgische vliegtaks op te voeren. "Het verbaast me dat overheden zich hier nog steeds door laten opjagen."

De Ierse lowcostmaatschappij Ryanair houdt vast aan haar eerder aangekondigde plannen om haar activiteiten in ons land deze winter af te bouwen als de federale overheid de geplande verhoging van de vliegtaks niet terugdraait. Dat heeft topman Michael O'Leary donderdag gezegd tegen verschillende Belgische media, die voor de gelegenheid waren uitgenodigd op het hoofdkantoor in Dublin.

O'Leary haalde in zijn typisch cassante stijl opnieuw uit naar de "domme" Belgische regering, die vanaf volgend jaar de zogenoemde inschepingstaks voor vluchten van meer dan 500 kilometer wil verdubbelen, van 5 naar 10 euro. Als de regering die plannen niet schrapt, zal Ryanair in Charleroi vijf van de negentien gestationeerde vliegtuigen weghalen, zei O'Leary, waardoor er ook een 150-tal werknemers naar andere landen zouden verhuizen. Er zullen ook vijftien routes worden geschrapt, en nog eens vijf vanuit Zaventem, waar Ryanair ook actief is. Alles samen verwacht Ryanair daardoor volgend jaar 2 miljoen passagiers minder te vervoeren.

Herhaling

Mocht de regering daarentegen de vliegtaks helemaal afschaffen, zegt O'Leary zelfs te willen groeien op Charleroi - hoewel de infrastructuur er nu al op zijn grenzen botst. In dat geval overweegt Ryanair zelfs zijn basis op Brussels Airport opnieuw te openen, nadat die drie jaar geleden werd gesloten.

O'Leary herhaalde zijn dreigement van eind vorig jaar. Ook toen klonk het dat hij vijf vliegtuigen in Charleroi wilde weghalen, nadat er vorige zomer vijf waren bijgekomen. Ryanair, dat heel veel basissen heeft over heel Europa, schuift wel vaker met zijn vliegtuigen - ook naargelang van het seizoen. Als er nog 14 toestellen overblijven, is dat ook meteen zowat het gemiddelde aantal vliegtuigen dat er de afgelopen jaren was gestationeerd, zegt Hans Elsen, die voor ACV Puls het bedrijf opvolgt.

Ging O'Leary er vorige keer vanuit dat door de afbouw Ryanair een miljoen passagiers minder zou vervoeren van en naar ons land, dan gaat het bedrijf nu al uit van twee miljoen passagiers minder, omdat er ook nog eens extra routes worden geschrapt. Dat heeft niet alleen te maken met de vliegtaks, maar ook met de fors gestegen brandstofprijzen, die zowat

zijn verdubbeld sinds de oorlog in het Midden-Oosten eind februari is losgebarsten en de aanvoer van kerosine uit de Perzische Golf is stilgevallen.

Dure kerosine

Voor Ryanair en andere Europese luchtvaartmaatschappijen komt die pijn met enige vertraging, omdat ze ingedekt waren voor een groot deel van hun brandstofvraag. Maar naarmate die contracten worden vernieuwd, begint de gestegen prijs van kerosine steeds meer door te wegen. "Als de prijzen in september nog altijd zo hoog zijn, zal ik me zorgen maken", zo citeert *De Tijd* O'Leary. "In het najaar zullen we niet anders kunnen dan contracten afsluiten tegen hoge prijzen."

Ook toen Brussels Airlines zijn eerste kwartaalresultaten voorstelde, gaf cfo Nina Öwerdieck al aan dat de bedoeling was om het zomerschema (wanneer de prijzen het hoogst zijn) zo goed mogelijk uit te voeren, maar dat het schema in de winter weleens herbekeken kan worden. "In de winter zijn de marges al klein, of zelfs negatief. Dan kan je soms beter de stekker eruit trekken, om de schade te beperken", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). "De grote vakantie laten reizigers niet snel vallen, maar een citytrip in de winter wel. Dat is een prijsgevoeliger segment." "Dan wordt de crisis echt voelbaar", denkt ook Elsen.

Maar terwijl zowat alle luchtvaartmaatschappijen hun winterschema moeten herzien door de hogere brandstofkosten, en wieden in minder rendabele of zelfs verlieslatende routes, ziet O'Leary ook een opportuniteit om dit te gebruiken in zijn strijd tegen vliegtaksen. "Het is een beproefd recept", zegt Dewulf. "Zijn plaat is stilaan grijsgedraaid. Dat hij zo van leer trekt, komt omdat die vliegtaks zijn businessmodel (*om uit te pakken met de goedkoopste tickets, red.*) midscheeps raakt."

Ook Elsen ziet hoe Ryanair dergelijke dreigementen gebruikt om druk te zetten op overheden en luchthavens om taksen te schrappen. Soms ook met succes. Na zijn laatste uithaal trok de stad Charleroi alvast plannen in om een heffing van 3 euro in te voeren voor iedere passagier op de luchthaven.

"O'Leary heeft weinig knopjes waar hij momenteel aan kan draaien om de kosten te verlagen", zegt Dewulf. "De brandstofprijzen of de Europese milieuheffing (*via het systeem van emissiehandel, red.*) kan hij niet veranderen, dus zet hij druk op lokale overheden." Dat Ryanair goed is voor 84 procent van de passagiers op de luchthaven van Charleroi - die in handen is van de Waalse overheid - maakt politici ook extra gevoelig voor die druk. "O'Leary zal zeker wel wat vluchten weghalen", zegt Dewulf. "Maar het verbaast me dat overheden zich hier nog steeds door laten opjagen. Als er winst te rapen valt, zal Ryanair hier zeker blijven vliegen."

De luchthaven zelf zegt nog niet voldoende details te hebben gekregen om de impact van de beslissing van Ryanair nauwkeurig te kunnen inschatten. Sinds 2019 is Ryanair met meer dan 50 procent gegroeid in passagiers en vluchten (of gemiddeld 7 procent per jaar), klinkt het. "En het verleden leert dat Ryanair de aangekondigde koers ook daadwerkelijk volgt. We blijven dan ook aandringen op een snelle reactie van de beleidsmakers, zowel op Waals als op federaal niveau, om aanzienlijke sociaal-economische en financiële gevolgen voor de toekomst van de luchthaven van Charleroi te vermijden."

Korneel Delbeke