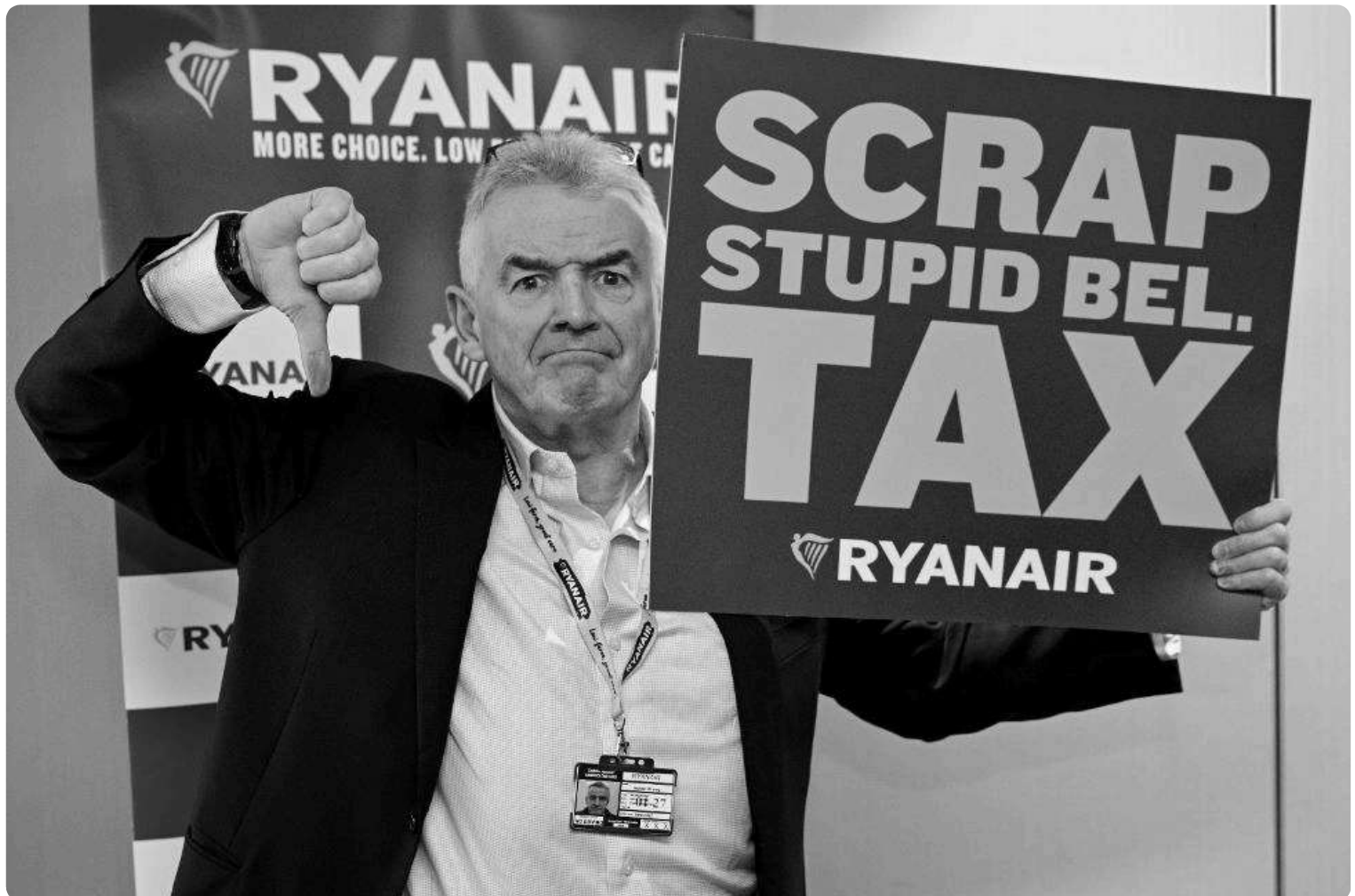


Ryanair schrapt 2,2 miljoen vliegtuigzitjes in ons land - Door stomme Belgische taksen, maar er is meer aan de hand



Luchtvaartmaatschappij Ryanair schrapt in totaal 2,2 miljoen passagiersplaatsen in ons land. Dat heeft topman Michael O'Leary aangekondigd in zijn bekende no-nonsensestijl. Hij wijt het aan de krankzinnige Belgische taksen, maar volgens luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen) is er meer aan de hand. Lieve Van Bastelaere

Op een persconferentie gisterochtend heeft Michael O'Leary, CEO van Ryanair, heel duidelijk gemaakt hoe verbolgen hij is over de bijkomende taksen die per vliegtuigpassagier betaald zullen moeten worden. Hij had het over een krankzinnig en stom idee en over de domheid van de Belgische regering. Feit is dat de stad Charleroi vanaf dit jaar 3 euro taks oplegt per vertrekkende passagier. Vanaf volgend jaar verhoogt de federale regering de vliegtaks ook nog eens tot 10 euro, terwijl die nu 2 à 4 euro bedraagt. Al die heffingen zullen uiteindelijk aan de reizigers doorgerekend worden. Met andere woorden: een vliegticket wordt ongeveer 10 euro duurder — als je alleen al de extra taksen erbij rekent.

Het is logisch dat O'Leary zo hard fulmineert tegen deze bijkomende heffingen, want ze ondergraven zijn businessmodel, legt professor luchtvaart economie Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen) uit. De lage prijzen zijn voor hem ontzettend belangrijk, want zo trekt hij extra passagiers aan. Als er per ticket van 20 euro ongeveer 10 euro bijkomt aan taksen, is dat relatief gezien veel. Dan is voor sommige mensen de incentive weg om gauw even het vliegtuig te nemen voor een citytrip.

Stoute overheid

Dus heeft een misnoegde O'Leary beslist om dit jaar 1,1 miljoen vliegtuigzitjes te schrappen in ons land. En hij dreigt ermee om er volgend jaar nog eens 1,1 miljoen te schrappen, als de federale regering de hogere vliegtaks niet terugdraait. O'Leary doet dit vooral om de stoute overheid te straffen, zoals luchtvaart econoom Dewulf het uitdrukt. Al is er wel meer aan de hand, maar daarover straks meer. Feit is: noch de regering-De Wever, noch de stad Charleroi is van plan om de heffingen weer af te schaffen.

Na het schrappen van 2,2 miljoen passagiersplaatsen zou Ryanair in 2027 jaarlijks nog 9,6 miljoen vliegtuigreizigers vervoeren van en naar België. Dat is nog steeds behoorlijk veel, maar de impact van de maatregel zou toch vrij groot kunnen zijn, vooral voor de luchthaven van Charleroi. Die draait immers bijna uitsluitend — voor 85% — op vluchten van Ryanair.

Hoe Ryanair die 2,2 miljoen zitjes zal schrappen, is heel simpel: de Ierse luchtvaartmaatschappij zal gewoon vier tot zes toestellen uit ons land weghalen en niet meer laten vliegen op Charleroi. Die vliegtuigen zullen dan ingezet worden in het buitenland. Ryanair zal de minst rendabele routes eruit halen in ons land, weet professor Dewulf. Dat betekent dat Ryanair-passagiers minder keuze zullen hebben. Maar ik ben er vrij zeker van dat andere lowcostmaatschappijen in het gat zullen springen. Ik denk dan aan Wizz Air, dat nu ook al vanop Charleroi vliegt. Of EasyJet, dat rendabele vluchten vanop Zaventem zou kunnen overnemen.

Vraag is of Michael O'Leary niet in zijn eigen vel gaat snijden als hij deels vertrekt uit Charleroi. De luchthaven krijgt van de Waalse overheid immers enorme subsidies, en dat zorgt er mee voor dat Charleroi voor Ryanair nog steeds de meest winstgevende hub is van het Europese vasteland.

Kip met gouden eieren

Het zou dom zijn om de kip met de gouden eieren te slachten, meent Dewulf. Maar O'Leary wil met het schrappen van de zitjes niet alleen 'de stoute overheid' straffen. Hij heeft door de leveringsproblemen van Boeing ook minder toestellen ter beschikking dan hij gepland had. En hij wil wat vliegtuigen achter de hand houden om die te kunnen inzetten op routes naar Oekraïne zodra de oorlog daar voorbij is. Gevolg is dat er nu al toestellen uit ons land worden weggehaald op de minst rendabele lijnen, en dat die in het buitenland ingezet zullen worden op routes die net iets meer geld in het laatje brengen.

Het aanbod van Ryanair in ons land wordt kleiner, maar zal het ook leiden tot hogere prijzen? Volgens Dewulf zal dat allemaal goed meevallen, net omdat andere lagekostenmaatschappijen in het gat zullen springen. Ik verwacht niet dat de prijzen van Ryanair-tickets veel zullen stijgen door deze demarche, afgezien uiteraard van de reeds genoemde bijkomende taksen van ongeveer 10 euro per ticket. Daar moet je ook nog het Emissions Trading System, een heffing van de Europese Unie, bijtellen. Dat brengt de totale prijsverhoging op ongeveer 15 euro per ticket. De dumpingprijzen van 10, 20 of 30 euro, die we vroeger betaalden voor een ticket, keren nooit meer terug.

Tot slot: als Ryanair minder vliegt op Charleroi, zal de impact op de werkgelegenheid niet zo groot zijn. Net omdat de luchtvaartmaatschappij vooral met buitenlandse crews werkt, schat Dewulf dat er slechts 50 tot 100 rechtstreekse jobs zullen verdwijnen in ons land.

LIEVE VAN BASTELAERE