

DM. De Morgen

De Morgen NEWSPAPER 15/10/2025

De prijs van de nationale staking loopt in de tientallen miljoenen - 'Reputatieschade maakt ons land minder aantrekkelijk'



Geschrapte vluchten en schepen die niet uitvaren kosten de economie al tientallen miljoenen euro's per dag, maar wat verliest België in totaal per dag? 'Een of twee stakingsdagen kun je nog verteren, maar de limiet is nu wel bereikt.'

Dat een staking het land 'stillegt' mag je best letterlijk nemen. De meeste bedrijven bleven gisteren weliswaar open, maar wie zich moest verplaatsen, kon grote hinder ondervinden. Transport was wellicht dé sector waar de nationale actiedag zich het hardst liet voelen.

Brussels Airport schrapte al haar vertrekkende passagiersvluchten: 234 uitgaande vluchten bleven daardoor aan de grond. Ook de helft van de inkomende vluchten werd erdoor geschrapt. Daardoor mochten nog eens 115 vliegtuigen niet in Zaventem landen, op een totaal van 238 inkomende vluchten. De luchthaven van Charleroi ging zelfs helemaal dicht.

Ook de loodsen - die de kapiteins assisteren die de haven willen binnen- of buitenvaren - in de haven van Antwerpen staken ondertussen al tien dagen tegen de pensioenplannen van de federale regering. Honderd schepen lagen daarom gisteren te wachten op de Noordzee. Bovendien ging de verkeerscentrale in Zandvliet op slot door de actiedag. Dat bracht dan weer de binnenvaart en het personenvervoer over water in de problemen.

Maar wat kost dat, zo'n dag staken? België is een export- en een doorvoerland. De transportsector is verantwoordelijk voor zo'n 13 procent van ons bruto nationaal product (bnp). De kosten voor een dag stilstand kunnen zo al snel hoog oplopen.

In de eerste plaats heb je de directe kosten omdat een schip niet kan uitvaren of een vlucht niet kan doorgaan. In de haven gaat het veelal om vrachtschepen die vertraging oplopen. Per container die een dag stilstaat, kost dat de eigenaar van de lading 38 euro. Dat lijkt beperkt, maar aan boord van een containerschip staan al snel 10.000 tot 20.000 containers. Voor een schip mag je daardoor per dag staking rekenen op zo'n 400.000 tot 800.000 euro schade.

"Met honderd schepen die vandaag stilstaan zit je aan een kost van 50 tot 70 miljoen euro per dag. Dat bedrag moet je nog eens maal tien dagen staking doen: dat is niet min", zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). "Die kost komt bij privébedrijven terecht, maar zij rekenen die door naar ons als consument. Het zijn immers onze smartphones, parfums en kledingstukken die door zulke containerschepen vervoerd worden."

passagiersvluchten

Voor passagiersvluchten op de luchthaven reken je volgens transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen) dan weer op zo'n 150 euro per passagier en gemiddeld 150 passagiers per vlucht. Voor Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen levert dat op 349 geschrapte vluchten dus een kostprijs op van net geen 8 miljoen euro.

"De werkelijke kost zal iets lager liggen omdat de luchthaven zich hierop kon voorbereiden: sommige passagiers zijn daardoor op eerdere of latere vluchten geplaatst", zegt Dewulf. "Toch blijft het een hoog bedrag dat bij de luchtvaartmaatschappijen terechtkomt." De rekening voor Charleroi kan per passagier zwaarder doorwegen. Op Charleroi is het immers vooral lagekostenmaatschappij Ryanair die de vluchten voorziet. Die zitten sowieso al erg vol, waardoor het lastiger is om passagiers nog op een andere vlucht in te passen.

Toch zal het totale kostenplaatje niet in de buurt komen van Brussels Airport. De luchthaven van Zaventem is de grootste van het land: verantwoordelijk voor 1,5 tot 2 procent van het bnp. Naast de directe kosten door een stakingsdag zijn er indirecte economische gevolgen aan verbonden.

Dat zit zo: rond de luchthaven is ook heel wat economische activiteit die niet meteen verpakt zit in de prijs van een vliegtuigticket. Passagiers nemen bijvoorbeeld de taxi van en naar de luchthaven, boeken een hotel in de buurt of eten en drinken nog wat voor hun vlucht. De totale toegevoegde waarde van de luchthaven in Zaventem wordt zo geraamd op 7 miljard euro per jaar. Per sluitingsdag rekent de luchthaven daardoor op een verlies van 25 miljoen euro voor de Belgische economie.

zesde vakbondsactie

"Het is ondertussen de zesde vakbondsactie dit jaar die de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen buitenproportioneel hard treft", laat Brussels Airport weten in een reactie. "Zes stakingsdagen kosten de Belgische economie daardoor al zo'n 150 miljoen euro. Het gaat om een hele keten die immense impact ondervindt als er één dag geen passagiers kunnen vertrekken."

De schatting is volgens professor Dewulf aan de hoge kant, maar ook hij rekent in totaal op een kleine 20 miljoen euro economische schade per stakingsdag.

Bovenop de onmiddellijke economische impact zijn de langetermijngevolgen misschien nog groter. De haven van Antwerpen is verantwoordelijk voor 5 procent van het bnp, maar kan door de vele stakingen wel in de problemen komen. "Wanneer de rederijen hun vaarroutes opstellen, spelen die tien stakingsdagen in ons nadeel", zegt Vanelslander. "Bovendien is er met Rotterdam een belangrijke concurrent vlakbij."

Ook Dewulf klinkt pessimistisch: "We zullen dat vandaag of morgen nog niet voelen, maar de reputatieschade die we oplopen door de vele stakingen maakt ons land op middellange termijn minder aantrekkelijk. Een of twee stakingsdagen kun je nog verteren, maar de limiet is nu wel bereikt."

ABVV-topman Bert Engelaar is het met die redenering niet eens. "Die argumenten worden mij vaak voorgelegd, maar er zijn in België ook heel wat voordelen om hier te ondernemen voor werkgevers. Toch stel ik vast dat er vaak eenzijdig gekeken wordt naar de economische kost voor een werkgever bij stakingsacties, en veel minder naar wat werknemers iedere dag voor hen produceren."

Dat een stakingsactie met economische schade gepaard gaat, erkent hij. "We zouden er ook liever samen uitkomen, maar helaas is dat niet altijd mogelijk. We proberen ongemakken dan zoveel mogelijk te beperken, maar voor werknemers is het ook niet gemakkelijk. Dat zij opkomen voor hun rechten is maar logisch, gezien de besparingen."

SIMON TIBO