

Ryanair schrapt vluchten in Charleroi, maar "heeft die luchthaven nodig"

Ryanair-ceo Michael O'Leary haalt vijf vliegtuigen weg uit Charleroi als protest tegen de lichte verhoging van de vliegtuigtaks. Blufpoker? "Het moet andere problemen bij Ryanair overstemmen."

Geen 10 euro, maar 7 euro heffing per vliegtuigticket. Dat is het compromis dat de regering vond over de vliegtaks. Vandaag bedraagt die 5 euro voor vluchten van meer dan 500 kilometer. Vanaf januari 2027 komt daar dus 2 euro bij.

Maar voor de ceo van lagekostenmaatschappij Ryanair is zelfs zo'n minimale verhoging een rode lijn. Woensdag bevestigde Michael O'Leary zijn eerder dreigement om vijf vliegtuigen weg te halen uit Charleroi en 2 miljoen zitjes te schrappen in de winter van 2026 en de zomer van 2027 als de regering-De Wever zou doorzetten met de "domme" en "schadelijke" belasting.

O'Leary gaat al langer tekeer tegen de vliegtaks. Die werd in 2022 onder de regering-De Croo ingevoerd. Bedoeld als klimaatmaatregel moest de heffing ook de begroting helpen te stutten. Luchtvaartmaatschappijen worden fiscaal immers begunstigd. Zo moeten ze geen belasting betalen op kerosine en zijn ze vrijgesteld van btw op internationale vluchten. Met de verdubbeling van de vliegtaks hoopte de regering-De Wever tegen 2029 190 miljoen extra in de staatskas te krijgen.

Maar volgens O'Leary vernietigt de heffing groei en jobs. Zijn dreigement om tegen 2027 vijf vliegtuigen weg te halen uit Charleroi dateert al van januari dit jaar. Op dat moment overwoog ook de stad Charleroi een extra taks van 3 euro op elke vlucht uit de luchthaven op haar grondgebied.

De regionale luchthaven van Charleroi is erg afhankelijk van Ryanair en O'Leary vond het oor van MR en Les Engagés. Nadat de stad Charleroi de geplande taks al had geschrapt, deed nu ook de federale regering water bij de wijn door de bestaande heffing met slechts 2 euro te verhogen. Voor Ryanair blijft dat echter een "enorme toename van 250 procent sinds 2025." Het zegt zijn vliegtuigen te willen inzetten op competitievere bestemmingen zoals Zweden, Hongarije, Slowakije of Albanië, die hun vliegtuigtaks net hebben afgeschaft. Volgens O'Leary zou die knip in het aanbod 150 jobs kosten.

Korrel zout

Toch valt de beslissing van O'Leary met een stevige korrel zout te nemen. In het rustiger winterseizoen gaan sowieso veel vliegtuigen in groot onderhoud. Vijf vliegtuigen weghalen brengt het aantal in Charleroi gevestigde toestellen op veertien, wat het gemiddelde is van de voorbije jaren.

Maar belangrijker nog is dat Ryanair niet zonder Charleroi kan voor zijn winstgevendheid, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf. Zo afhankelijk Charleroi is van Ryanair, zo afhankelijk is immers ook Ryanair van Charleroi. De Waalse regionale luchthaven is de meest winstgevende van het Europese vasteland en moet alleen Stansted en Dublin laten voorgaan. Ze bedient niet alleen Wallonië, maar ook de grote Vlaamse markt en delen van Nederland, Noord-Frankrijk en West-Duitsland. Het aantal passagiers is er de voorbije jaren spectaculair gestegen, tot meer dan 11 miljoen naar en van Charleroi in 2025, aldus Ryanair.

Bovendien is Charleroi een zeer goedkope luchthaven. Ze wordt vanuit de Waalse regio gesubsidieerd en hoeft niet te betalen voor de diensten van luchtverkeersleiding Skeyes. Daardoor kan Charleroi de Passenger Service Charge, de prijs voor dienstverlening, beperken tot amper 2 euro per ticket. In Zaventem is dat 35 euro. Het zijn bedragen die onzichtbaar in de ticketprijs zijn verrekend.

Businessmodel onder druk

Veel klanten en lage kosten vormen de essentie van het businessmodel van Ryanair. "Lage prijzen creëren de vraag", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf. Vandaar de paradox dat Ryanair in volle Golfoorlog, toen de kerosineprijs steeg, de tickets net goedkoper maakte. "Ryanair moet zijn vliegtuigen gevuld houden."

Net dat businessmodel van volle vluchten dankzij lage prijzen staat onder druk. De laatste kwartaalcijfers toonden een derde minder winst dan het jaar daarvoor. "Dat is uniek in het succesverhaal dat Ryanair tot nu was", zegt Dewulf. "Kerosine wordt duurder, er is looninflatie, meer en meer landen voeren een vliegtaks in en Ryanair heeft nieuwe vliegtuigen besteld die het gevuld moet krijgen. Maar dat lukt alleen als de prijzen laag blijven. Studenten zullen geen weekendje naar Krakau vliegen als de tickets 100 euro kosten. Het gefoeter van O'Leary tegen de vliegtaks is een grijsgedraaide plaat om andere stress bij Ryanair te overstemmen."

[Lieven Sioen](#)