

Het is hét moment om Corona Air op te richten



De Standaard* - 01 Jun. 2021
Pagina 5

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Volgens een telling van het gespecialiseerde adviesbureau IBA staan er wereldwijd meer dan 130 vliegtuigmaatschappijen klaar om dit of volgend jaar van de grond te gaan. Zo'n vijftig daarvan bevinden zich in Europa.

Het cabinepersoneel bestaat uitsluitend uit jobstudenten, bagage meenemen kost 20 dollar (16 euro) per stuk, en de tariefcategorieën heten 'nice' en 'nicer'. Het Amerikaanse Breeze Airways, dat vorige week van start ging, kiest voor een onorthodoxe aanpak. Oprichter David Neeleman is niet de enige luchtvaartondernemer die zijn kans schoon ziet. In Noorwegen wil Flynor deze zomer het door corona zwaar gehavende Norwegian gaan bekampen, en in IJsland gaf Play voor zijn eerste vluchten, die in juni vertrekken, duizend gratis tickets weg. De Italianen kunnen dan weer sinds enkele maanden hun schiereiland rondvliegen met Ego Airways, terwijl Burundi zijn plaats in het luchtruim weer wil opeisen met Burundi Airlines - al zoekt het nog werkende vliegtuigen (DS 4 maart). Het zijn slechts enkele voorbeelden. Volgens een telling van het gespecialiseerde adviesbureau IBA staan er wereldwijd meer dan 130 vliegtuigmaatschappijen klaar om dit of volgend jaar van de grond te gaan - waarvan zo'n vijftig in Europa.

Walhalla voor start-ups

Nochtans is de crisis nog lang niet verteerd. In maart verdienden luchtvaartmaatschappijen over heel de wereld gemiddeld nog steeds 67 procent minder dan voor corona, leren cijfers van de sectororganisatie IATA. Waar komt het optimisme dan vandaan? 'Het klinkt misschien verrassend, maar eigenlijk is dit een ideaal moment om op te starten met een goed zakenmodel', denkt de luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Leases zijn goedkoop, er is personeel beschikbaar en landingsrechten op vroeger verzadigde luchthavens zijn relatief makkelijk te krijgen.' Dewulf spreekt zelfs over een 'walhalla voor start-ups'.

Breeze Airways bewijst dat hij gelijk heeft. Neeleman gebruikt toestellen die bij zijn andere maatschappij, het Braziliaanse Azul, niet ingezet konden worden. Andere toestellen konden voor een spotprijsje geleased worden. Hij kiest routes buiten de gebruikelijke hubs, waar nog geen non-stopvluchten worden aangeboden. 'Die markten worden sinds de pandemie niet langer bediend, maar de vraag is er nog wel', zei Neeleman bij de lancering. Omdat de kosten zo laag liggen, hoeven de toestellen niet continu te vliegen. Neeleman kiest tijdstippen waarop de vraag groot is en de toestellen dus zo vol mogelijk kunnen vliegen.

Het voorbeeld van Ryanair

Dat avontuurlijke durvers nu nog meer dan in vorige crisissen hun geluk beproeven, komt net omdat corona zo hard op de sector heeft ingehakt. Hoe meer de spelers deuken en blutsen hebben opgelopen, hoe groter het voordeel om ongeschonden het speelveld te kunnen betreden. Meer dan één luchtvaartmaatschappij moest bij de overheid aankloppen om het hoofd boven water te houden. Denk aan Brussels Airlines, dat vorig jaar een lening van 290 miljoen euro kreeg van de Belgische overheid. Maar dat geld moet de volgende jaren wel worden teruggestort. Een start-up torst die schuldenberg niet mee en heeft niet moeten onderhandelen met vakbonden om zijn personeelskosten te kunnen drukken en afgeslankt op te starten.

Dat investeren in tijden van crisis kan lonen, heeft Ryanair-topman Michael O'Leary in het verleden al meermaals bewezen. Ook nu zag hij kansen om zijn vloot uit te breiden en te vernieuwen. Het adviesbureau IBA acht het onwaarschijnlijk dat alle 130 start-ups er over een paar jaar nog zullen zijn. De meer gevestigde luchtvaartmaatschappijen komen terug, voorspelt het. Maar de nieuwe spelers zullen de markt wel competitiever maken. 'Voor consumenten is dat op lange termijn een goede zaak', klinkt het.

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden