

# Wie van Europa naar Azië wil vliegen, kan bijna niet meer om oliestaten heen



**Goedkope tickets, een onovertroffen service en de nieuwste vliegtuigen : luchtvaartmaatschappijen uit de Arabische Golf hebben in enkele jaren zowat elke Europese passagier met een Oost-Aziatische bestemming bij de klassieke Europese luchtvaartbedrijven weggevoerd.**

Het zal nauwelijks opvallen op Brussels Airport, de paars-grijze Boeings van Qatar Airways zijn immers al jaren een vertrouwd beeld, maar vanaf juni voert de luchtvaartmaatschappij van de Qatarese overheid het aantal vluchten van en naar Brussel gevoelig op. Bijna elke dag zullen dan twee vluchten met telkens een 250-tal passagiers naar de luchthaven van de Qatarese hoofdstad Doha vertrekken.

Dergelijke aantallen dagelijkse passagiers zijn doorgaans alleen voorbehouden voor de populairste Europese bestemmingen. Zeker voor intercontinentale bestemmingen vanaf de luchthaven van Zaventem zijn twee dagelijkse vluchten eerder een uitzondering, hoewel ook Qatar's aartsrivaal Emirates al twee keer per dag op en neer naar Dubai, een stad in de Verenigde Arabische Emiraten, vliegt.

Niet dat Doha en Dubai zulke toeristische hotspots zijn. De aantrekkingskracht zit vooral in het enorme netwerk met vluchten naar de rest van de wereld die de luchthavens van die steden bieden. Via Doha en Dubai zijn exotische bestemmingen als Adelaide (Australië), Ho Chi Minhstad (Vietnam) of Chengdu (China) met slechts één overstap vanaf Zaventem te bereiken. Vanwege dat immense netwerk worden maatschappijen als Emirates, Qatar Airways en Etihad ook wel superconnectors genoemd.

Ze lokken langeafstandsreizigers met zeer scherpe prijzen en een uitstekende service. Bijna elk jaar wordt wel een van de Golfmaatschappijen bekroond voor haar dienstverlening of stiptheid. Dat trekt meer en meer vrijetijdreizigers aan. Maar ook prijsbewuste zakenreizigers weten de superconnectors steeds makkelijker te vinden, ook al verkiezen de meesten nog altijd een rechtstreekse verbinding.

Brussels Airport ziet de groei van de superconnectors met plezier aan. CEO Arnaud Feist maakt er al enkele jaren werk van om meer langeafstandsvluchten naar zijn luchthaven te krijgen. 'Wij kunnen in Zaventem geen vluchten naar alle uithoeken van de wereld aanbieden. Daarom is het onze ambitie goed verbonden te zijn met andere internationale knooppunten, zoals Doha, Dubai, maar ook Singapore', zegt Feist.

Dat begint vruchten af te werpen. Vooral de B-pier op Brussels Airport, waar de luchthaven haar vluchten naar bestemmingen buiten de Schengenzone afhandelt, barst tijdens piekmomenten uit zijn voegen. 'Onze grootste zorg is dat de commerciële en de operationele zone op de B-pier te klein zijn. We doen nu een studie om uit te zoeken hoe we

tegelijk in meer ruimte voor de grenscontroles en in meer wachtruimte, winkels en restaurants kunnen voorzien, zegt de luchthaven-CEO.

## Geografisch godsgeschenk

Wie vandaag naar Oost-Azië of Australië wil, kan bijna niet meer om de superconnectors heen. De klassieke grote Europese luchtvaartmaatschappijen als Lufthansa, Air France-KLM en IAG (British Airways en Iberia) hebben hun bestemmingen in het Verre Oosten de afgelopen jaren stap voor stap afgebouwd tot het absolute minimum. 'Naar Zuidoost-Azië bieden we alleen nog een minimumdienstverlening aan', zei Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, twee maanden geleden tijdens een internationale luchtvaartconferentie. 'We zijn onze klanten kwijtgeraakt aan maatschappijen uit het Midden-Oosten. Met de kostenstructuur die wij nu in vergelijking met hen hebben, krijgen we die klanten ook niet terug', zei Smith somber.

Tijdens dezelfde conferentie was Carsten Spohr, de CEO van Brussels-Airlines-moeder Lufthansa, al minstens even pessimistisch. De Lufthansa-groep vloog tot voor een paar jaar nog rechtstreeks vanuit Frankfurt, München, Zürich of Wenen naar 14 Zuidoost-Aziatische bestemmingen, maar daarvan blijven alleen Singapore en Bangkok over. 'We zijn onze aansluiting met Azië verloren omdat die vluchten nu allemaal verlopen via knooppunten die in overheidshanden zijn', zei Spohr, verwijzend naar de Golfmaatschappijen.

Uit cijfers van het gespecialiseerde luchtvaartdatabedrijf Cirium blijkt dat de Europese luchtvaartmaatschappijen vorig jaar 22 miljoen passagiers tussen Europa en Azië vervoerden. Dat was niet alleen 26 procent minder dan in het precoronajaar 2019, maar vooral ook het laagste cijfer sinds 2010. Dat kwam gedeeltelijk doordat het verkeer van en naar China pas laat in 2023 herstelde van de coronaschok, maar analisten zien toch vooral de opmars van de Golfmaatschappijen op de routes tussen Europa en Azië als verklaring. Volgens berekeningen van Lufthansa is het marktaandeel van Europese maatschappijen op vluchten naar Azië in twintig jaar gehalveerd van 40 naar 20 procent.

Nieuw zijn de Golfmaatschappijen niet. Zowel het in Dubai gebaseerde Emirates als Etihad (Abu Dhabi) en Qatar Airways ontstonden eind jaren 90, toen de Golfstaten beseften dat de olie-inkomsten eindig zijn en de lokale economie moest diversifiëren. Om van steden als Dubai, Abu Dhabi en Doha bruisende commerciële hotspots te maken, zijn moeiteloze verbindingen met de rest van de wereld onontbeerlijk.

De geografische ligging van de Golfstaten is daarbij een godsgeschenk. Met vluchten van maximaal vier uur kunnen vanuit de Golfstaten de landen worden bereikt waar een derde van de wereldbevolking woont. Vlieg je acht uur, dan wordt dat zelfs twee derde. Zo zijn de Golfstaten de ideale tussenstop voor reizigers die van India naar de VS en voor Europese reizigers die naar Azië willen.

Daar komt nog bij dat de Golfmaatschappijen stuk voor stuk een lage kostenstructuur hebben. Ze zijn volledig in handen van de staatsinvesteringsmaatschappijen en daardoor ook de eigenaar van de lokale luchthaven, de bagageafhandelaar en de brandstofleverancier. Door een schier eindeloze stroom overheidsfinanciering kunnen Emirates, Qatar Airways en Etihad zich altijd de jongste en zuinigste vliegtuigen permitteren.

## Beenharde concurrentie

Maar de concurrentie is beenhard. 'Het probleem is dat alle Golfmaatschappijen precies dezelfde strategie hebben', zegt Wouter Dewulf, de luchtvaarteconoom van de UAntwerpen. 'Na de aanvankelijke onstuimige groei zie je dat het laaghangende fruit geplukt is, waardoor onderling enorm met de prijs geconcurrereerd wordt. Voor de consument is dat natuurlijk leuk', zegt Dewulf.

De prijzenslag laat niet alleen bij de Europese maatschappijen zijn sporen na, maar ook bij de Golfmaatschappijen. Etihad flirtte met het faillissement nadat het een aantal onbezonnen en faliekant mislukte investeringen in Europese noodlijdende maatschappijen als Air Berlin en Alitalia had gedaan. Emirates voerde gesprekken om Etihad over te nemen, maar dat ging uiteindelijk niet door.

Om ondanks de lage ticketprijzen het hoofd toch boven water te kunnen houden, hebben de Golfmaatschappijen zich massaal op de luchtvracht gestort. Met Qatar Airways als beste voorbeeld. De maatschappij is in vervoerd tonnage na FedEx de grootste luchtvrachtmaatschappij ter wereld. Ze is onder andere de huistransporteur van het wereldwijd rondreizende formule 1-circus. In ons land heeft de maatschappij regelmatige vrachtverbindingen naar de luchthavens van Luik en Zaventem.

Van consolidatie in de Golf is daardoor nog geen sprake. Integendeel. De ambitieuze Saoedische prins Mohammed bin Salman bombardeerde de luchtvaart vorig jaar tot een van de sectoren waarin zijn land moet uitblinken. Met een budget van 100 miljard dollar (92,3 miljard euro) moet tegen 2030 in Riyadh een gigantische luchthaven zijn verrezen die jaarlijks 185 miljoen passagiers kan vervoeren. Dat zijn er bijna tien keer zoveel dan Brussels Airport. Om die passagiers te verwerken is een nieuwe luchtvaartmaatschappij uit de grond gestampt: Riyadh Air. Die moet tegen het einde van dit decennium jaarlijks 100 miljoen passagiers vervoeren. Het bedrijf heeft daarvoor al een eerste bestelling van veertig langeafstandstoestellen van Boeing geplaatst.

Dewulf: 'Het voordeel is dat de markt voor langeafstandsvluchten in Azië de komende jaren normaal nog stevig zal groeien. De middenklasse rukt snel op, en die wil op grote schaal naar de Verenigde Staten en Europa, zowel voor zaken als voor vakantie. Daarvan kunnen de Golfmaatschappijen profiteren.'

#### Spotgoedkope luxe

Tegelijk zien de Golfmaatschappijen het ruimer. Ze proberen de Golfstaten in de markt te zetten als het centrum van de handels- en de toeristische wereld. Bij de opstart van Emirates, Qatar Airways en Etihad was het nadrukkelijk de bedoeling dat passagiers die in de Golf moesten overstappen bij voorkeur een paar dagen in Dubai, Doha of Abu Dhabi zouden doorbrengen. Dat bleek makkelijker gezegd dan gedaan. Van de Emirates-passagiers die in Dubai aankomen, stapt meer dan 70 procent meteen op een aansluitende vlucht. Op de grote Europese hubs als Frankfurt, Parijs en Londen bedraagt dat percentage hooguit 30 procent.

In Doha is dat cijfer nog dramatischer. Die stad wordt door 90 procent van de Qatar Airways-passagiers na de landing genegeerd. Dewulf is niet verbaasd. 'Bijna niemand vliegt vrijwillig naar Doha', zegt hij. 'Dat zie je ook aan het aanbod van westerse maatschappijen. Er vliegt er bijna geen enkele naar Qatar.'

Om passagiers uit Europa, de VS of Oost-Azië toch te verleiden een paar vakantiedagen door te brengen in de Golf, halen de maatschappijen alles uit de kast. Reizigers die hun overstap eventueel willen verlengen worden gelokt met spotgoedkope hotelovernachtingen, gratis shuttlebussen in de stad en grote kortingen op attracties. Wie bereid is een extra dag in Doha door te brengen, kan dat als overstapper al vanaf 14 dollar (13 euro) per nacht in een viersterrenhotel. Vijfsterrenluxe is er vanaf 23 dollar per nacht.

Ondertussen zijn de superconnectors almaar meer aanwezig in Europa. Ze vliegen niet langer alleen op hoofdstedelijke luchthavens, maar juist ook op secundaire bestemmingen. Zo kan je in Duitsland vanaf Hamburg, Düsseldorf en Berlijn met Emirates naar Dubai vliegen. Ook steden als Lyon, Bologna, Venetië en Manchester zijn met dank aan de superconnectors een 'wereldluchthaven'.

Voor Qatar Airways doet in dat opzicht de jongste jaren van zich spreken. Qatar wist een felbegeerd Open Skies-verdrag met de Europese Unie te bemachtigen, waardoor bijna alle marktbeperkingen voor Qatar Airways in Europa wegvallen. Het Qatargateschandaal leek die deal even op losse schroeven te zetten, maar het veroorzaakte uiteindelijk niet meer dan een

beetje vertraging.

De verbijstering bij luchtvaartmaatschappijen en analisten over dat privilege voor Qatar Airways is groot. 'Het is ronduit dwaas!', zegt luchtvaarteconoom Dewulf. 'Een Open Skies-verdrag tussen twee partijen heeft zin als de deal evenwichtig is. Dat is hier helemaal niet het geval. Europa is een markt van 450 miljoen passagiers, Qatar van hooguit 3 miljoen. Het is gekkigheid, want je benadeelt zo de luchtvaartmaatschappijen in de Europese Unie, zeker als je een Open Skies-verdrag tekent met een land waar een superconnector gevestigd is.'

Die luchtvaartmaatschappijen schreeuwen moord en brand. Lufthansa, Air France-KLM en andere zeggen stuk voor stuk dat ze niets tegen gezonde concurrentie hebben, maar dat dat dan wel met gelijke wapens moet. En dat is bepaald niet het geval in de concurrentie met de superconnectors, klinkt het. 'De infrastructuur van de superconnectors is ontwikkeld voor onbegrensde groei, iets dat bij ons in Europa ondenkbaar is', laat Lufthansa weten. 'Die landen hebben hun luchtvaartmaatschappijen jarenlang gesubsidieerd en er is geen enkele transparantie over de omvang van die steun. Maar het is wel de enige manier waarop Emirates en Qatar Airways hun vluchten op ogenschijnlijk verlieslatende routes kunnen in stand houden.'

Nauwelijks onder de indruk

Dewulf wijst ook op de snel strenger wordende klimaatregels die de Europese Commissie luchtvaartmaatschappijen oplegt en waaraan superconnectors ontsnappen. Vanaf volgend jaar geldt op alle vluchten die vanuit Europa naar de rest van de wereld vertrekken de verplichting dat minstens een deel van de brandstof bestaat uit het milieuvriendelijkere maar ook veel duurere SAF. Golf-superconnectors ontsnappen daaraan, omdat het tweede deel van hun vluchten buiten Europa plaatsvindt. Volgens de Europese maatschappijen levert hen dat al snel een kostenvoordeel van 200 euro per passagier op een langeafstandsvlucht op.

De superconnectors zelf zijn ondertussen nauwelijks onder de indruk van de kritiek. 'Onze maatschappijen zijn gewoon concurrentiëler dan de Europese rivalen, omdat onze kostenbasis beter is en we ons product als totaalbeleving aanbieden', zei de secretaris-generaal van de Organisatie van Arabische Luchtvaartmaatschappijen, Abdul Wahab Teffaha, recent interview in Financial Times. Wat gebeurt er?

Luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten lokken steeds meer Europese langeafstandsreizigers met zeer scherpe prijzen en een uitstekende service.

Waarom gebeurt het?

De Golfmaatschappijen hebben stuk voor stuk een lage kostenstructuur. Ze zijn volledig in handen van de staatsinvesteringsmaatschappijen.

Wat is het gevolg?

Europese luchtvaartmaatschappijen schreeuwen moord en brand omdat ze mede door de Europese regelgeving niet met - gelijke wapens strijden.

[Bas Kurstjens](#) Redacteur Ondernemen