

Premium economy , de kip met de gouden eieren voor luchtvaartmaatschappijen



Een beetje luxe uit businessclass gecombineerd met een stukje betaalbaarheid van economy : alle luchtvaartmaatschappijen investeren fors om hun klanten de erg rendabele premium economy aan te bieden. ‘De beste reclame is dat je er als economyreiziger altijd voorbij moet wandelen op weg naar je eigen - veel krappere - stoel.’

Er wordt in B.House, het hoofdkantoor van Brussels Airlines in Zaventem, nog druk over vergaderd, maar normaal vervangt de Lufthansa-dochter in zijn premium economydienst op langeafstandsvluchten binnenkort het klassieke bamboe waarin de vliegtuigmaaltijden worden opgediend door porselein. Het is een klein detail dat veel zegt over de ontwikkeling van de kleinste maar voor luchtvaartmaatschappijen ondertussen rondt onmisbare hybride reisklasse. Premium economy combineert een beetje van de luxe van businessclass met een stukje van de betaalbaarheid van economyclass. En is zo een cruciale inkomstenbron geworden. Premium economy mag dan al een heel aantal jaren bestaan - de Taiwanese luchtvaartmaatschappij EVA introduceerde ze in 1992 - ze is in niets meer te vergelijken met wat ze in de beginjaren was: de ietwat gepimpte eerste rijen van economyclass met iets meer beenruimte. Bij alle grote luchtvaartmaatschappijen is de klasse ondertussen in een eigen compartiment van het vliegtuig ondergebracht. Brussels Airlines begon in 2016 met een paar ruimere stoelen in economy onder de naam Economy privilege, maar verving die drie jaar later al door een eigen cabine. Alle langeafstandstoestellen van Brussels Airlines hebben nu zo'n cabine van 21 premium economystoelen, goed voor ongeveer 10 procent van de totale capaciteit. Over drie jaar krijgen de cabines nog eens een hele renovatie in het kader van het Allegris-project, waarbij alle langeafstandstoestellen van de overkoepelende Lufthansa-groep een volledig nieuw interieur krijgen. De Duitse groep trekt daar alleen al dit en volgend jaar 2,5 miljard euro voor uit en de verdere uitbouw van premium economy is een van de belangrijkste elementen daarin.

Felbegeerde toiletstasjes

Premium economy wordt zo een steeds luxueuzere klasse. ‘Onze premium economy is eigenlijk vergelijkbaar met wat Sabena aan businessclass aanbood rond de eeuwwisseling’, zegt Brussels Airlines-woordvoerder Nico Cardone. Behalve aanzienlijk meer plek in de lengte en de breedte biedt premium economy ook veel verder naar achteren neerklapbare zetels. Zeker bij nachtvluchten kunnen die een groot verschil maken tussen een hazenslaapje en een - al is het wellicht wat brakke - echte nachtrust. Voorts krijgt de passagier in premium economy al iets beter eten dat - zoals bij Brussels Airlines - dan meteen ook wat luxueuzer gepresenteerd wordt. Virgin Atlantic voorziet een Wonder Wall, waar premium economypassagiers tijdens de vlucht zelf hun drankjes en snacks kunnen halen. Ondertussen ook ingeburgerd: een uitgekledede versie van de felbegeerde toiletstasjes die in businessclass uitgedeeld worden. Tegelijk is het prijsverschil met een ticket in economy niet zo heel erg groot. Premium economy kost gemiddeld ongeveer anderhalf keer zoveel als een normaal economyticket, terwijl businessclass al snel vier tot zes keer zo duur is. Minstens zo belangrijk is ook dat

premiumeconomyreizigers doorgaans nog iets meer bagage mogen inchecken en meer handbagage mee aan boord mogen nemen. Het inchecken van bagage mag dan vervolgens weer bij de veel minder lange rijen die er staan voor de incheckbalies van de businessclass. Afhankelijk van de afspraken die de luchtvaartmaatschappij met de verschillende luchthavens maakt, mogen premiumeconomypassagiers ook bij de veiligheidscontrole door de snellere 'fast lane' en mogen ze als een van de eersten aan boord.

Britse revolutie

Dat klinkt allemaal redelijk identiek aan businessclass, maar er zijn twee harde grenzen. Toegang tot de lounges is bij premium economy niet inbegrepen, al bieden sommige maatschappijen die wel aan tegen een gunsttarief. En wellicht het belangrijkste: hoewel de stoelen bij premium economy met ingenieuze methodes steeds verder naar achteren kunnen worden geklapt, volledig vlakke bedden zoals in businessclass worden ze niet. Die vlakke bedden in business waren meteen ook de belangrijkste drijfveer achter het ontstaan van premium economy. Tot de millenniumwisseling waren bedden in lijnvliegtuig voorbehouden voor passagiers die first class - de ultieme vorm van luxe - reisden. Daar bracht British Airways in 2000 verandering in door in zijn nieuwe businessclass plots óók stoelen te installeren die tot een volledig vlak bed konden worden uitgeschoven. Het veroorzaakte een revolutie: de vlakke bedden werden pijlsnel een absolute must voor luchtvaartmaatschappijen die de businessclasspassagier wilden verleiden, en ze gaven meteen ook een extra impuls aan de verdere uitbouw van luxe in businessclass. Ondertussen is het in de betere businessclasscabines eerder regel dan uitzondering dat elke reiziger zijn eigen toegang tot het gangpad heeft. Halsbrekende toeren om over een slapende buurman of -vrouw te moeten stappen voor een sanitaire stop, behoren zo tot het verleden. De nieuwste businessclassstoelen zijn voorzien van schuifdeurtjes voor maximale privacy en Qatar Airways biedt zelfs intieme suites voor vier businesspassagiers die samen reizen. Die steeds luxueuzere uitdossing van de businessclass zorgt ervoor dat de overtreffende luxe van first class steeds meer van zijn bestaansrecht verliest. De Amerikaanse maatschappijen United Airlines en Delta Airlines hebben hun firstclassaanbod op intercontinentale vluchten zelfs helemaal geschrapt na de introductie van hun vernieuwde en verbeterde businesscabines. 'Als luchtvaartmaatschappijen nog vasthouden aan first class, dan is dat vooral als manier om trouwe businessclassklanten te verleiden hun airmiles te besteden aan een upgrade. Echt rijke mensen hebben geen first class nodig: die vliegen met een eigen toestel', zegt Wouter Dewulf, -luchtvaarteconoom van de Universiteit Antwerpen.

Spartaanse economyclass

Aan de andere kant van het spectrum speelde zich een tegenovergestelde beweging af. Als gevolg van de stijgende concurrentie en de zakkende ticketprijzen zijn veel economystoelen ook op langeafstandsvluchten stapje voor stapje spartaanser geworden. 'Dat heeft gemaakt dat er steeds meer ruimte is voor een klasse tussen economy en business', zegt Dewulf. Het vullen van dat gat blijkt buitengewoon lucratief voor luchtvaartmaatschappijen. Dewulf: 'Premiumeconomyzetels nemen lang niet zoveel plaats in als businesscabines en hebben daardoor een zeer hoge opbrengst per vierkante meter.' Harde cijfers over de rentabiliteit houden luchtvaartmaatschappijen voor zich. 'We zijn altijd heel voorzichtig met het delen van marges van één specifiek product', zegt Brussels Airlines-woordvoerder Cardone. Daarbij komt nog dat het relatief gemakkelijk is mensen te overtuigen een meerprijs voor premium economy te betalen, als ze door een late boeking of de keus voor een flexibel ticket uitkomen bij een dure versie van een economyticket. Dewulf: 'En luchtvaartmaatschappijen durven door premium economy ook wat vaker hun economyclass te overboeken. In geval van nood kun je passagiers dan meestal nog wel doorschuiven naar een plekje in premium economy.' Tegelijk is het risico vrij klein dat businessclasspassagiers uit kostenoverwegingen een stapje naar beneden doen naar premium economy. Ja, sinds corona hebben veel internationale bedrijven hun reisregels aangescherpt. Zo schrapte de Britse divisie van de consultant PwC alle businesstickets, behalve voor consultants die na een nachtvlucht meteen aan het werk moeten. Maar de resterende businessclasspassagiers zweren bij hun volledig neerklapbare zetel. De reisdrang na de pandemie heeft er ook ervoor gezorgd dat steeds meer vrijetijdreizigers kiezen voor de geneugten van de iets luxueuzere en duurdere reisklassen. 'En je moet niet vergeten: de beste reclame voor premium economy is dat je er als economyreiziger altijd voorbij moet wandelen op weg naar je eigen - veel krappere - stoel', zegt Dewulf. Het maakt dat premium economy voor

luchtvaartmaatschappijen eigenlijk alleen maar voordelen heeft. Ook de laatste grote intercontinentale luchtvaartmaatschappijen zijn voor de bijl gegaan. Emir ates uit Dubai hield premium economy lang buiten het aanbod, maar keerde op zijn schreden terug toen het twee jaar geleden begon met de renovatie van de interieurs van zijn bestaande toestellen. Een belangrijk deel van de 2 miljard dollar die Emirates daarvoor uittrok, ging naar de introductie van een premieconomycompartiment. Inmiddels is ook een deel van de toestellen die tussen Zaventem en Dubai vliegen, van die nieuwe klasse voorzien. 'In de nieuwe configuratie heeft het toestel minder zitplaatsen, maar premium economy zorgt ervoor dat de inkomsten minstens gelijk blijven', zegt de directeur van Emirates in België, Jean-Pierre Martin.

Waarover gaat het?

Alle luchtvaartmaatschappijen bieden tegenwoordig premium economy aan, een reisklasse die het groeiende gat tussen economy- en businessclass vult.

Hoe is het zover gekomen?

Businessclass werd luxueuzer sinds de vlakke bedden uit first class er geïntroduceerd werden. Tegelijk werd economyclass steeds rudimentairder. Premium economy combineert wat luxe met een beetje betaalbaarheid.

Wat zijn de gevolgen?

Premium economy biedt luchtvaartmaatschappijen alleen maar voordelen: de zetels nemen minder plek in dan in business, en de rentabiliteit is zeer groot.

Bas KurstjensRedacteur Ondernemen