

*Het Duitse reisbussenbedrijf Flixbus wil zijn Franse sectorgenoot Eurolines overnemen. Het overnamebod komt er enkele dagen na de melding dat Blablacar naar Duitsland trekt.*

Van onze redacteur Pascal Sertyn

BRUSSELEr lijkt geen stoppen aan de supersnelle expansiedrift van Flixbus, de Duitse aanbieder van busdiensten over lange afstand. Het heeft nu de Franse sectorgenoot Eurolines in het vizier. Flixbus kondigde gisteren aan exclusieve onderhandelingen te voeren met moedermaatschappij Transdev over de aankoop van Eurolines en het zusterbedrijf Isilines. Over welk bedrag er met de overname van Eurolines gemoeid is, gaf Flixbus geen informatie vrij. Het moederbedrijf van Eurolines zegt dat het zijn middelen wil concentreren op zijn kernactiviteiten, waaronder het openbaar vervoer.

Zowel Flixbus als Eurolines is in ons land actief. Flixbus is het bedrijf achter de groene reisbussen, Eurolines het bedrijf van de witte autocars. Het Duitse bedrijf is verscheidene maatjes groter dan Eurolines. Flixbus is naar eigen zeggen actief in 29 landen en telde vorig jaar 45 miljoen passagiers, terwijl de teller bij Eurolines op 2,5 miljoen reizigers staat.

De Duitsers, die in eigen land zo goed als een monopolie hebben op het vlak van busdiensten over lange afstand, willen volgens - Flixbus-topman Jochen Engert het marktleiderschap in Frankrijk verstevigen en tegelijk het Europese bereik verder uitbreiden. 'Met de overname van Eurolines zou FlixBus een nog completer en gediversifieerder aanbod krijgen om nog meer passagiers te winnen.'

Blablabus naar Duitsland

Toeval of niet, de bekendmaking van de overnamegesprekken door Flixbus komt er kort nadat het Franse autodeelplatform Blablacar had bekendgemaakt dat het in Duitsland buslijnen over lange afstand gaat inleggen. Daarmee probeert het voet aan de grond te krijgen in een markt die volledig overheerst wordt door Flixbus. Tegen het einde van dit jaar moeten Blablabussen zestig steden in Duitsland en de Benelux met elkaar verbinden. Blablacar heeft sinds eind vorig jaar zijn activiteiten verbreed tot busdiensten. Het nam toen het reisbussenfiliaal van de Franse spoorwegen, Ouibus, over.

Transporteconoom Eddy Van de Voorde staat te kijken van de snelle ontwikkelingen in de sector. 'Het ziet ernaar uit dat de expansie alles te maken heeft met het nastreven van schaafeffecten. Met als credo the winner takes all', zegt hij.

Hoe het succes van busdiensten over lange afstand verklaard kan worden? Ze zijn er volgens Van de Voorde in geslaagd om een nieuw, vrij jong publiek aan te boren, zoals studenten die op zoek zijn om zo goedkoop mogelijk door Europa te reizen.

Al stelt hij zich veel vragen over de houdbaarheidsdatum van de busdiensten. Hij haalt daarvoor het milieu en economische redenen aan. 'De budgetluchtvaartmaatschappijen worden met de vinger gewezen en er wordt gepleit voor een luchtvaarttaks, omdat al dat rondvliegen tegen lage prijzen weinig duurzaam is. Ik vrees dat de goedkope bussen over lange afstand ook niet als duurzaam bestempeld kunnen worden.' Van de Voorde vraagt zich ook af hoe de concurrentieslag tussen de goedkope bussen en vliegtuigen zal eindigen. 'Hoe groter de afstand, hoe sneller en goedkoper het gaat met het vliegtuig.'

Rode cijfers

Door de zware concurrentiestrijd tussen de aanbieders van de busdiensten wordt er alvast weinig of geen geld aan verdiend. In een gesprek met de Franse zakenkrant Les Echos verwees de topman van Transdev onlangs nog naar de woeste concurrentiestrijd waarmee zijn busbedrijven Eurolines en Isilines worden geconfronteerd, wat heeft geresulteerd in zware verliezen. Ouibus, dat nu in handen is van Blablacar, sloot in 2017 het jaar af met een verlies van 36 miljoen euro.

Hoe het zit bij Flixbus is niet bekend. Het bedrijf maakt geen omzet- en winstcijfers bekend. Al liet het begin vorig jaar weten dat het in 2017 voor het eerst in zijn bestaan winst had gemaakt.

Pascal Sertyn

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden