

## Groei luchtvaart kost de kleintjes hun vleugels



Door het faillissement van Monarch strandden 110.000 Britse reizigers in het buitenland.

FOTO AFP



Monarch  
AFP



Air Berlin  
REUTERS



Alitalia  
AP

### SCHIPHOL

De bomen groeien tot in de hemel in de Europese luchtvaartsector en toch vallen er maatschappijen om. Deze week nog ging de Britse vakantievlieger Monarch neer. Zo wordt het steeds krapp(er) in het luchtruim.

GERBEN VAN 'T HOF

De groten groeien groter en laten niets over voor de rest. Zo viel in korte tijd het doek voor drie kwakkelende Europese vliegmaatschappijen: Alitalia, Air Berlin en Monarch. Dat maatschappijen ter ziele gaan, is van alle tijden, benadrukt Eric Pels, luchtvaarteconoom aan de Vrije Universiteit. „Nu zijn het er toevallig drie kort achter elkaar.”

De drie zaten al tijden in de problemen. Mede dankzij lage brandstofkosten en een sterke euro bleven die verheld. Nieuw voor Europa is de zogeheten consolidering, zegt Pels: de overgebleven groep vliegtuigmaatschappijen krijgt steeds meer marktaandeel. „Aan die schaalvergroting zijn Amerikaanse passagiers allang gewend. Binnen een paar jaar tijd werden in de Verenigde Staten negen grote maatschappijen samengevoegd tot nog maar vier. Het land heeft de luchtvaartsector veel eerder gedereguleerd dan Europa, met het idee dat er meer concurrentie zou ontstaan. Het resultaat is juist dat er maar een paar grote overbleven.”

### Vijf grote spelers

Europa gaat ook in rap tempo die kant op. Nu al zijn er vijf grote spelers: prijsvechters Ryanair en Easyjet en Air France-KLM, Lufthansa en IAG (British Airways en Iberia), allen met inmiddels meerdere goedkope

dochterondernemingen.

Volgens luchtvaarteconoom Hans Heerkens van de Universiteit Twente kan een groot aantal kleine en middelgrote vliegmaatschappijen, vaak staatsbedrijven, op de lange termijn niet overleven. Denk bijvoorbeeld aan het Scandinavische SAS, Tap Air Portugal, het Roemeense Tarom, Air Malta, Finnair, Czech Airlines of Luxair. „Dat zijn stuk voor stuk overnamekandidaten. Er is weinig belangstelling voor omdat de maatschappijen een kleine markt bedienen, hoge kosten maken en vaak in de schulden zitten. Voor investeerders is het aantrekkelijker als zo'n maatschappijen eerst failliet wordt verklaard.”

Dat blijkt. Koud zijn Monarch, Air Berlin of Alitalia bankroet of de concurrenten verdringen zich likkebaardend voor de toestellen, piloten, waardevolle vliegroutes of fel bevochten landingsrechten.

Het is voor vliegmaatschappijen steeds moeilijker om een doelgroep te vinden. De traditionele chartermaatschappijen, zoals het nu failliete Monarch, zien dat prijsvechters een deel van de stoelen reserveren voor vakantiegangers. De traditionele luchtvaartmaatschappijen zien dat zakenreizigers net zo makkelijk kiezen voor een budgetvlieger. Heerkens: „Ik zou momenteel niet graag in de schoenen van KLM-baas Pieter Elbers staan. De maatschappij draait op overstappers die hun aansluitende vlucht moeten halen. Toestellen moeten dus wachten en kunnen daardoor minder vaak vliegen dan die van de concurrent. Ondertussen zijn prijsvechters gaan samenwerken om overstappers af te pakken. De klant boekt zijn reis in één keer maar vliegt met twee maatschappijen. Het leidt tot wat gedoe, want je moet tijdens de overstap zelf je

koffer van de band pakken en weer afgeven. Maar het is tientallen, soms wel honderden euro's goedkoper."

### **Waken voor imitatie**

Tegelijk moeten netwerkmaatschappijen waken voor het imiteren van prijsvechters, zegt Pels. „Air Berlin ging ter ziele omdat de maatschappij goedkoop wilde zijn, maar ondertussen hoge kosten maakte. De maatschappij positioneerde zich niet, wilde alles en iedereen bedienen. Dat kan niet meer."

Tegelijkertijd leidt het almaar groter groeien van vliegmaatschappijen net zo goed tot problemen, blijkt bij Ryanair. Met goedkope stoelen verdient Ryanair veel geld, maar die werkwijze heeft een keerzijde. Er zijn problemen met de planning en piloten lopen weg, omdat ze zich uitgeknepen voelen. Daardoor moet de maatschappij duizenden vluchten annuleren. Gedupeerde passagiers bereiden schadeclaims voor.

Luchtvaartmaatschappijen stortten zich jarenlang op nieuwe routes tussen kleinere vliegvelden en de winstgevendste routes tussen grote luchthavens. Nu de markt verzadigd is, concurreren ze elkaar op prijs de tent uit. Dat kan niet eindeloos doorgaan, stelt Pels. „Geen enkele maatschappij wil vliegen met halflege toestellen. Dan kun je maar beter samen gaan."