

Hoe Ryanair het Europese luchtruim beheer(s)t

Eind vorige week was ons jaarlijkse nieuwjaarsentje met de familie in Oostende. We spraken over mijn laatste jaar in het middelbaar en over mijn plannen om het in de zomer met een weekje vakantie te vieren. Mijn oma stelde een weekje Oostende met vrienden voor, waarop ik glimlachte en zei dat we iets gingen boeken in Portugal. 'Ongelooflijk waar de jeugd van tegenwoordig het geld vandaan haalt' was de reactie maar wanneer ik haar vertelde dat een weekje Portugal goedkoper is dan een weekje aan de Belgische kust, werd het stil. Ze begreep er niets van...

De berekening is nochtans vrij simpel: De NMBS biedt een retour Brussel-Oostende voor €42, terwijl Ryanair je voor €19,99 heen en terug naar Lissabon brengt. Tel daar in Oostende een duur hostel van €200 per persoon per week bovenop tegenover een luxe Airbnb-appartement in Lissabon voor €33 en het kostenverschil wordt alleen maar groter. Terwijl ik alleen nog maar denk aan uitstekende Paella aan €4,99, is mijn oma blijven steken bij Ryanair... '€19,99? Hoezo?'

Het is normaal dat ze niet kan begrijpen hoe Ryanair je voor amper €10 van Brussel naar Lissabon brengt. Zij herinnert zich de tijd waarin vliegen prestigieus was, exclusief voor zakenmannen en rijke gezinnen. De tijd waarin een Concorde nog succesvol was die je vanaf \$10 000 naar New York vloog¹. Voor de prijs van een kleine auto vloog je in minder dan 2 uur met kaviaar en champagne van Londen naar de Big Apple, maar die tijd waarin vliegen minstens een even grote beleving was als de reis zelf is voorgoed voorbij sinds Ryanair het Europese luchtruim beheert.

Toen in 1981 de eerste Europese hogesnelheidstrein tussen Parijs en Lyon spoorde waren de verwachtingen hoog gespannen: Het spoor zou de Europese luchtvaart volledig overnemen en reizigers goedkoper en sneller tussen de stedencentra vervoeren. Je zou kunnen zeggen dat de HST een sterk effect gehad heeft als je de recente faillissementen in de luchtvaart bekijkt, maar dat heeft het niet. Integendeel, de lijnen waarop een HST enkele uren sneller is dan het vliegtuig, zoals tussen Londen en Parijs of tussen Barcelona en Madrid, kende juist een toename van het aantal vliegtuigpassagiers en –maatschappijen². Kortom, het feit dat Monarch Airlines, Air Berlin en Alitalia vorig jaar samen over de kop gegaan zijn heeft weinig te maken met de concurrentie op de grond maar met de moordende concurrentie in de lucht door het moordende businessmodel van Ryanair.

Om te kunnen begrijpen hoe Ryanair het Europese luchtruim veranderd heeft, moeten we teruggaan naar de roots van het bedrijf, die in het Ierse Waterford liggen. De Ryan-familie start in 1985 met een dagelijkse rechtstreekse verbinding tussen dit Zuid-Ierse stadje en Londen. Per vlucht kunnen slechts 15 mensen aan boord van het Embraer-vliegtuigje, maar het is dan ook nog maar een begin. Nog geen jaar later krijgt Ryanair toestemming om te vliegen tussen Dublin en Londen, waarmee het de strijd aangaat met de nationale Ierse maatschappij Aer Lingus en British Airways. Om zijn aandeel in de markt te veroveren, zet Ryanair in op de

¹ LH423, *How Much Does It Cost A Ticket For The Concorde?*, internet, (18 oktober 1999), (<http://www.airliners.net/forum/viewtopic.php?t=16873>).

² EUROSTAT, *Aviation par nombre*, internet, (28 oktober 2017), (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>).

prijs: vanaf 1986 kost een return-ticket tussen de hoofdsteden slechts £99, minder dan de helft van wat Aer Lingus en British Airlines vragen.³ Wanneer Ryanair er echter niet in slaagt om winst te maken, besluit het in te zetten op de service: geen extra voorwaarden en geen restricties maar in plaats daarvan een businessclass en een frequent-flyer programma. Geen van beiden sloeg aan waardoor alle hoop gevestigd werd op een nieuwe CEO die het businessmodel van de Amerikaanse lagekostenmaatschappij SouthWest Airlines zou kopiëren en verbeteren: Michael O'Leary.

Toen hij in 1991 werd aangesteld als CEO, was had hij slechts één doel: De grootste en meest winstgevende luchtvaartmaatschappij ter wereld worden door in heel Europa te concurreren met extreem lage prijzen. Ten gevolge van de Golfoorlog gaat het aantal vliegtuigpassagiers er dat jaar op achteruit waardoor de kersverse CEO beslist de lokale routes op te heffen en de prijzen te doen dalen door verregaande besparingen door te voeren. Wat blijkt, het werkt: Ryanair boekt als een van de enige Europese luchtvaartmaatschappijen winst door de klanten te lokken met bodemprijzen en bewijst op die manier dat de meeste klanten een eenvoudige vlucht willen voor een goedkope prijs. Geen poespas of extra service.

Tien jaar later was er 9/11. Nadat er in de VS 4 vliegtuigen gekaapt en gebruikt werden voor de grootste terroristische aanslag in de geschiedenis, stortte de burgerluchtvaart ineen. Mensen kregen schrik, maar diegenen die vlogen zouden voor Ryanair kiezen. Om al die passagiers te vervoeren, kocht O'Leary zo'n 133 nieuwe Boeings, die elk zo'n 200 passagiers kunnen vervoeren. En die vliegtuigen waren goedkoop. Heel goedkoop. Want na de aanslagen in New York en Washington was Boeing wanhopig op zoek naar klanten. In schril contrast met de lagekostenmaatschappij die automatisch klanten lokte met zijn aanwezigheid.

Neem nu bijvoorbeeld Charleroi Airport, de eerste continentale hub van Ryanair. Sabena, de toenmalige nationale luchtvaartmaatschappij van België, had in het verleden al verschillende keren geprobeerd om een lijndienst in te leggen tussen de kleinere luchthaven en Londen, maar moest de vluchten staken wegens een te kort aan passagiers. De slechte ligging tegenover Zaventem en de slechte bereikbaarheid per trein speelden daarbij een grote rol, maar stap je nu op de IC-trein van Antwerpen naar Charleroi Sud dan spreekt de helft Nederlands en sleuren ze allemaal reiskoffers mee. Geen van hen gaat op *urban safari* in de lelijkste en armste stad van België, neen, ze reizen massaal af naar de slechtst bereikbare luchthaven van het land omdat Ryanair de naam veranderde in 'Brussels South Charleroi Airport' en er vluchten naar heel Europa aanbiedt vanaf €4,99. Tja, dan ga je toch met plezier anderhalf uur langer op de trein zitten?

Ryanair zag dat het werkte en adopteerde het model in heel Europa. Beauvais en Bergamo worden omgetoverd tot 'Paris Beauvais Aéroport' en 'Milano Bergamo Aeroporto' en de lage prijzen deden de rest. Ze beseften dat ze verder konden gaan want mensen zouden alles doen om voor een appel en een ei door Europa te zweven. Om 7 uur 's morgens met 189 opeengepakt in een vliegtuig zitten waar bij andere maatschappijen maar 162 passagiers inpassen? Geen probleem. Al uw kleren in een kleine koffer proppen om dure ingecheckte bagage te vermijden? Geen probleem. En dat is logisch: als je kiest om zo weinig mogelijk te betalen omvat je ticket gewoon een verplaatsing van A naar B, zonder enige extra service. Als je iets meer wil, moet je gewoon bijbetalen. Punt.

Wat velen echter niet willen zien, is dat die lijn zich doortrekt tot in het hoofdkantoor in Dublin. Niet alleen de klanten moeten het met minder doen, ook de werknemers krijgen niets. De lijst met extra kosten voor het personeel is langer dan die voor de klanten. Dat gaat van een gsm opladen over het eigen uniform en accommodatie tot een glas water op het vliegtuig. Omdat alle piloten op zelfstandige basis werken en er geen vakbonden erkend worden, staan ze compleet machteloos. Meer zelfs, ze worden enkel betaald tijdens het vliegen. Wanneer men ziek is of op vakantie wil krijgt men niets. En dan zijn er nog de competities en de lijstjes: wie het meeste geld kan verdienen aan een klant, wordt beloond en wie een klant betrapt met een te groot stuk handbagage krijgt een bonus.

³ RYANAIR, *History of Ryanair*, internet, (3 maart 2018), (<https://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>).

Maar daar blijft het niet bij: piloten worden zelfs gedwongen om besparende risico's te nemen. Winst tegen elke prijs heet het: voor het opstijgen moet elke piloot beslissen hoeveel brandstof hij tankt. Naast een minimale marge, kunnen de piloten beslissen om extra te tanken door weersomstandigheden, verwachte omleidingen, ... en om een rationele beslissing te nemen, zou een piloot hierin niet beïnvloed mogen worden, maar Ryanair doet dit onrechtstreeks wel. Maandelijks wordt er een lijst gepubliceerd met de meest en minst verbruikende piloten, waarna de besten beloond en de slechtsten gevisieerd worden. Want hoe meer brandstof je meeneemt, hoe meer gewicht je hebt en hoe meer je verbruikt...

Het is een schrijnende besparingscultuur die samenhangt met het merk Ryanair. Een cultuur die algemeen bekend is bij iedereen en perfect past bij de afschuwelijke gele plastic stoelen. Wanneer je Michael O'Leary erover aanspreekt, zal hij alleen maar verwijzen naar de jaarlijkse 100 miljoen passagiers en de lage prijzen. En daarin heeft hij gelijk: waarom van beleid veranderen als het alleen maar winstgevend is?

Niet alleen de klanten maar ook de Europese overheden spelen een grote rol bij het succes van Ryanair. Overal waar het naartoe gaat, ontvangt men de maatschappij met open armen. Het zorgt immers voor veel jobs op de regionale luchthavens en in de toeristensector en dus worden de werkomstandigheden met plezier door de vingers gezien om wat subsidies uit te trekken. Het is allemaal deel van het plan dat O'Leary in 1991 voorzag om de hele Europese luchtvaartindustrie te beheren, zonder daarbij rekening te houden met enige morele waarde en zonder enige liefde voor de luchtvaart.

Hoewel Europa de werkomstandigheden bij Ryanair probeert te verbeteren, rept het met geen woord over de impact op het milieu. Als eerste Europese lagekostenmaatschappij is Ryanair het voorbeeld geweest voor maatschappijen als Easyjet, Vueling en Wizz Air. Samen zijn ze de strijd aangegaan met de traditionele maatschappijen en hebben ze ervoor gezorgd dat een retour binnen Europa nu gemiddeld 87% goedkoper is dan 30 jaar geleden. Terwijl British Airways in 1988 minstens £600⁴ vroeg voor een retourtje van Londen naar Parijs, heb je dit nu vanaf £80. Terwijl Easyjet je voor slechts £40 heen en terug over het Kanaal katapulteert.

In een tijd waarin de EU zich opstelt als de ecologische leider van de wereld die zich richt op een groene toekomst met hernieuwbare energie en elektrische auto's, ondersteunt het met hoge subsidies een luchtvaartindustrie die jaarlijks met zo'n 6% stijgt en goed is voor meer 232 miljoen ton CO₂⁵. Doordat de lokale overheden hun nationale maatschappijen willen beschermen tegen prijsvechters en men de economie wil aanzwengelen door lagekostemaatschappijen naar regionale luchthavens te brengen, blijft de luchtvaart groeien terwijl de prijzen blijven dalen.

Tegelijkertijd is er een Europees hogesnelheidsnetwerk uitgebouwd dat 21 640 km spoor telt en zich uitstrekt van Stockholm tot Valencia en van Edinburgh tot Napels. Met de komst van maatschappijen zoals Ryanair is er veel te veel geld naar de luchtvaartindustrie gegaan en hebben de extreme prijsverschillen tussen het vliegtuig en het ecologisch trein ervoor gezorgd dat je gedwongen wordt om de trein links te laten liggen. Want hoeveel ik ook inzit met de volgende generaties, toch heb ik geen seconde getwijfeld wanneer ik vorige week een weekendje bordeaux boekte. Hoewel de trein me enkele uren en veel CO₂ zou kunnen besparen op de reis van 900km tussen Brussel en Bordeaux, kan ik het me niet veroorloven om 7 keer meer te betalen voor een treinrit. Enkel wanneer Europa het aanbod van rechtstreekse, internationale treinverbindingen opvoert en het economisch interessanter om tussen de Europese steden te sporen in plaats van te vliegen, kan het zijn naam waarmaken als voorbeeld voor een groene toekomst.

Dus in plaats van te investeren in een luchtvaart die alle Europese milieu-maatregelen neutraliseert, zou Europa zich beter focussen op zijn hogesnelheidsnetwerk om op een betaalbare manier de strijd aan te gaan met de luchtvaartindustrie en zo eindelijk zijn ecologische waarden tot uiting brengen. Nu kan het nog: De 382 extra boeings van Ryanair kunnen nog worden geannuleerd en de uitbreidingsplannen van de meeste Europese luchthavens kunnen nog worden tegengehouden...

⁴ Inclusief Inflatie

⁵ DWM, *groei luchtvaart neutraliseert eigen inspanning co2 reductie*, internet, (24 februari 2017), (<http://bit.ly/2tdixAP>)

LITERATUURLIJST

- RYANAIR, *History of Ryanair*, internet, (3 maart 2018), (<https://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>).
- EUROSTAT, *Aviation par nombre*, internet, (28 oktober 2017), (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>).
- DWM, *groei luchtvaart neutraliseert eigen inspanning co2 reductie*, internet, (24 februari 2017), (<http://www.dewereldmorgen.be/artikel/2017/02/24/groei-luchtvaart-neutraliseert-eigen-inspanning-co2-reductie>).
- ANONIEM, *Aéroport de Charleroi Sud*, internet, *Wikipedia*, 6 februari 2018, (https://fr.wikipedia.org/wiki/Aéroport_de_Charleroi-Bruxelles-Sud).
- ANONIEM, *Europees hogesnelheidsnetwerk per land*, internet, *Wikipedia*, 19 december 2017, (https://nl.wikipedia.org/wiki/Hogesnelheidslijn#Europees_hogesnelheidsnetwerk_per_land).
- Mayday! Mayday! Ryanair, *Brandpunt Reporter*, tv-programma, KRO, Hilversum, 28 december 2012, (<https://www.youtube.com/watch?v=OT4uOk6tDFY>).