

# 18.000 'bijna lege' vluchten, alleen om tijdslots te behouden



De Standaard\* - 05 Jan. 2022  
Pagina 1

\* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

*Om te vermijden dat ze start- en landingsrechten verliezen, voeren luchtvaartmaatschappijen vluchten uit waar niemand op zit te wachten. De Belgische regering vraagt Europa om soepelere regels. 'Dit is volstrekt onbegrijpelijk.'*

Met de omkroning die door de wereld raast, zien veel luchtvaartmaatschappijen een stevige dip in het aantal boekingen voor de komende wintermaanden. De Lufthansa Groep, waar onder meer Brussels Airlines deel van uitmaakt, zal tot en met einde maart 33.000 geplande vluchten annuleren, zei ceo Carsten Spohr in een interview met Frankfurter Allgemeine. Dat aantal had nog veel hoger kunnen liggen, 'maar om onze start- en landingsrechten veilig te stellen, zullen wij deze winter 18.000 onnodige vluchten uitvoeren'. Vaak gaat het om (bijna) lege vliegtuigen, vult een woordvoerder aan. Dat zij toch vliegen, 'schaadt het klimaat en gaat in tegen wat de Europese Commissie met haar klimaatplannen wil bereiken'.

'Ecologisch perspectief'

Brussels Airlines heeft het over 3.000 vluchten die 'vanuit ecologisch perspectief vermeden zouden moeten worden, maar die we moeten uitvoeren enkel en alleen om de slots te behouden die noodzakelijk zijn voor ons netwerk'. De maatschappijen worden door niemand verplicht om die vluchten uit te voeren, maar als ze het niet doen, kan dat zware gevolgen hebben.

De luchtvaartmaatschappijen beschikken op elke luchthaven waarop zij vliegen over tijdslots, die bepalen wanneer ze er mogen opstijgen of landen. Vaak hebben ze die al decennialang in hun bezit, maar er zijn voorwaarden aan verbonden die de vrije concurrentie moeten garanderen. Voor de pandemie gold de regel dat luchtvaartmaatschappijen minstens 80 procent van hun slots moeten gebruiken. Halen ze die norm niet, dan verliezen ze hun slots en kan een andere maatschappij er aanspraak op maken.

'Een slot is zeer waardevol', zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). 'Zeker die op de meest gegeerde vertrek- en aankomsturen, op de meest prominente luchthavens, waarvan Brussel er een is. Als een maatschappij een slot verliest, is ze dat voor altijd kwijt. Daarmee verliest ze meteen ook haar bestaansreden.' Het gevolg daarvan, zegt Dewulf, 'is dat maatschappijen nog liever leeg vliegen - hoe gek dat ook klinkt - dan dat ze een tijdslot opgeven.'

Om tegemoet te komen aan de sterke terugval van het aantal passagiers, heeft de Commissie sinds het begin van de coronapandemie het aandeel slots dat gebruikt moet worden, verlaagd. Op dit moment ligt de norm op 50 procent. Maar zelfs dat is nog te hoog voor de huidige boekingen, zegt een woordvoerder van Lufthansa. 'Wij vragen meer flexibiliteit om in bepaalde slots minder te vliegen.'

Federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) treedt Lufthansa daarin bij in een brief die hij verstuurd aan Europees commissaris voor Transport Adina V#lean. 'Lufthansa is jammer genoeg niet de enige maatschappij die zich verplicht zal zien om op deze manier te reageren', schrijft Gilkinet. Hij noemt de huidige regeling 'zowel vanuit economisch als ecologisch standpunt volstrekt onbegrijpelijk' en vraagt om de normen voor het gebruik van de slots verder te verlagen en maatschappijen 'alle mogelijke flexibiliteit te geven voor het plannen van hun vluchten'.

De Commissie zegt dat ze al heel wat flexibiliteit toestaat, maar volgens Lufthansa niet voldoende om die 18.000 'onnodige' vluchten te voorkomen.

Ryanair

Vanaf eind maart zal de norm voor het gebruik van slots opnieuw verhoogd worden, van 50 naar 64 procent. Volgens vooruitzichten waarop de Commissie zich baseert, zal het vliegverkeer in 2022 immers opnieuw aangroeien tot bijna 90 procent van het niveau van voor de pandemie. 'We kunnen daardoor een stap verder zetten in de terugkeer naar een normaal systeem van het beheer van tijdslots, zegt commissaris V#lean.

Lowcost-luchtvaartmaatschappijen als Ryanair, die in volle groei zijn en niet liever willen dan meer slots te veroveren, zien dat wat graag gebeuren. Zij verzetten zich van bij het begin tegen de verlaging van de normen, die ze als oneerlijke steun beschouwden aan de maatschappijen die de slots al decennia in bezit hebben. De markt van de kortereafstandsvluchten waarop zij vooral actief zijn, lijdt minder onder de pandemie dan de vele intercontinentale vluchten van, bijvoorbeeld, Lufthansa. 'Ryanair wil de concurrentie ten volle laten spelen, terwijl Lufthansa zijn positie wil beschermen', zegt Dewulf. 'Dat spanningsveld ligt aan de basis van deze discussie.'

Jef Poppelmonde

Copyright © 2022 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden