

# Privévluchten gaan nog altijd in stijgende lijn



**De coronapandemie zette een turbo op het succes van vluchten met privéjets. Maar na de piek volgde een terugval. Die lijkt nu voorbij: “Het blijft een groeisector.”**

Hoewel de coronapandemie de luchtvaart in een grote crisis stortte, namen privévliegtuigen een hoge vlucht. Die stonden bij de uitbraak weliswaar, net als de lijnvluchten, maandenlang aan de grond, maar veel sneller dan de grote luchtvaartmaatschappijen stegen ze uit het dal toen de eerste reisbeperkingen werden opgeheven. Het jaar 2022 was een absoluut topjaar voor Europese privévluchten.

In 2022 zei Thomas van Meerbeeck van The Aviation Factory in in *De Tijd*: “De voorbije zomers zagen we een grote boom bij mensen die zonder risico op een coronabesmetting op vakantie wilden.”

Dat jaar groeide het aantal privévluchten in Europa met 11,8 procent, met een piek van 793.152 vluchten, blijkt uit data van de European Business Aviation Association (*zie grafiek*).

Die forse groei vertaalde zich ook in hun uitstoot. Tussen 2019 en 2023 stegen de totale emissies van privéjets met de helft, becijferden onderzoekers vorig jaar in het wetenschappelijke vakblad *Communications Earth & Environmental journal*.

## Corona als doping

Na de piek van 2022 volgde een terugval in 2023, toen ook de traditionele luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten weer konden ontplooiën. Het aantal privévluchten daalde dat jaar met 6,5 procent.

In 2024 werd de terugval gestopt, en tekende de sector weer een beperkte groei op: het aantal vluchten met privévliegtuigen steeg in Europa met 1,6 procent. Het aantal passagiers voor privéjets is op Antwerp Airport vorig jaar zelfs met 5 procent gestegen, zegt woordvoerder Tom Rutsaert.

“De coronacrisis heeft de sector gedopeerd”, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). “Een correctie daarna was onvermijdelijk, maar dat neemt niet weg dat er nog steeds meer privé gevlogen wordt dan voor de pandemie.”

Cijfers van de Europese luchtverkeersleider Eurocontrol bevestigen dat. Het aantal dagelijkse vluchten met privéjets ligt vandaag nog steeds 10 procent hoger dan in 2019, vóór het coronavirus zich in Europa verspreidde. “Het is nog altijd een groeisector”, analyseert Dewulf.

Dat bevestigt ook Philippe Bodson, ceo van de Belgische zakenvluchtgroep ASL. “De covidperiode was echt goed voor onze business. Daarna is die groei wat afgezwakt, maar van een daling is niet echt sprake.”

## Hoge schuldenberg

Niet alle spelers in de sector hebben zulke zonnige vooruitzichten. Sommige aanbieders maakten van de coronapijk gebruik om stevig te investeren in nieuwe toestellen. Een aantal van hen hapt nu naar adem. Zo dreigen die investeringen VistaJet, een in Dubai gevestigde groep, nu zuur op te breken. Het bedrijf, eigendom van de Zwitser Thomas Flohr, stak zich diep in de schulden om vliegtuigen van rivalen op te kopen. Zolang het aantal vluchten toenam, was dat geen probleem. Maar de terugval na covid en de hoog opgelopen schuldenberg (4,5 miljard euro) maakt dat de cashreserves van VistaJet nu op het laagste punt staan sinds het begin van de pandemie, meldde de Britse zakenkrant *Financial Times* vorige week.

Maar dat lastige perspectief geldt zeker niet voor alle aanbieders, merkt Dewulf op. De meeste boeren goed. Of, zoals Bodson van ASL laconiek opmerkt over de problemen bij VistaJet: “Dat zijn meer klanten voor ons.”

Korneel Delbeke