

Commerciële vliegtuigen landen nog steeds in Tel Aviv, terwijl Oekraïense luchthavens al twee jaar gesloten zijn: hoe kan dat?



Brussels Airlines vliegt deze zomermaanden vijf keer per week tussen Brussel en het Israëlische Tel Aviv. Vanaf september zes keer. Opmerkelijk, want het land is in oorlog. Net zoals Oekraïne, waar het vliegverkeer al ruim twee jaar stilligt.

Brussels Airlines is niet de enige luchtvaartmaatschappij die Israël frequenteert. Op donderdag 4 juli zijn alleen al tussen 6 uur 's ochtends en 12 uur 's middags zo'n dertig vluchten geland in Ben Gurion Airport, de luchthaven van Tel Aviv. Ze kwamen uit Athene met Blue Bird Airways, uit Warschau met Wizz Air of uit Malta met Ryanair. En wat landt, vertrekt ook weer. Een bezige bijenkorf is er niks tegen. Terwijl in Oekraïne het vliegverkeer al stillag nog voor de Russen er op 24 februari 2022 met volle kracht binnenvielen.

Feit is dat in Oekraïne nog dagelijks raketten en drones over het land vliegen. In de nacht van woensdag op donderdag moest het Oekraïense leger 21 Shahed-drones uit de lucht halen. Een dag eerder zat er een ballistische Iskander-raket tussen en een lucht-grondraket, afgevuurd door een gevechtsvliegtuig. Hang daar maar eens tussen met een commercieel toestel. Maar ook Israël blijft niet gespaard. Donderdagochtend nog zei de Libanese militie Hezbollah dat het meer dan tweehonderd raketten afgevuurd had op vijf Israëlische militaire posities.

Tijdelijke stop

“Als het gaat over vliegen naar en over oorlogsgebieden, kijken luchtvaartmaatschappijen naar de EASA, de European Union Aviation Safety Agency”, legt luchtvaartexpert Wouter Dewulf uit. “Die bepaalt vandaag dat vliegen naar Israël nog altijd mag, en vliegen naar Oekraïne, of bepaalde delen van Afghanistan en Zuid-Soedan, niet.” Vervolgens is het aan de

maatschappijen zelf om een beslissing te nemen. Zo heeft Brussels Airlines uit eigen beweging beslist om een tijdje niet meer te vliegen naar Tel Aviv. Ook al heeft de EASA nooit een verbod uitgevaardigd.

“Als het gaat over vliegen naar en over oorlogsgebieden, kijken luchtvaartmaatschappijen naar de EASA”

Wouter Dewulf

Luchtvaartexpert

“Aan het begin van het conflict (*op 7 oktober 2023, red.*) hebben wij onze vluchten tijdelijk opgeschort”, zegt Nico Cardone, persverantwoordelijke van Brussels Airlines. “Eind 2023 besliste de Lufthansa Group dat vluchten opnieuw op een veilige manier opgestart konden worden. Sinds januari vonden dan opnieuw vluchten plaats van onze zustermaatschappijen Lufthansa, Austrian en Swiss. Sinds februari vliegt ook Brussels Airlines weer. Zolang onze diensten de situatie als veilig inschatten en er vraag is, zullen wij de vlucht naar Tel Aviv blijven aanbieden.”

Iron Dome

Maar hoe veilig is de situatie daar dan? Eerder deze week vroegen piloten van Ryanair om vluchten naar Tel Aviv te mogen weigeren. Dat klinkt niet geruststellend, maar volgens militair expert Roger Housen is het risico op incidenten in en rond de luchthaven Ben Gurion zo goed als nul. “Israël beschikt met de Iron Dome over een uiterst performant luchtafweersysteem dat 99 procent van eventuele drones, raketten of mortiergranaten uit de lucht haalt. De luchthaven van Tel Aviv beschikt nog eens over een extra koepel, waardoor het percentage eigenlijk 100 is.”

“De luchthaven in Tel Aviv is geen militair doelwit, terwijl de luchthavens in Oekraïne door het leger gebruikt worden”

Roger Housen

Militair expert

Daarnaast gaat de vliegroute van en naar Tel Aviv al jaren over de Middellandse Zee – niet over de Gazastrook of de grensstreek met Libanon – en werkt ook daar de Iron Dome nog. “Een ander verschil is dat de luchthaven in Tel Aviv geen militair doelwit is”, zegt Housen. “Terwijl de luchthavens in Oekraïne door het leger gebruikt worden om naar de Donbas te vliegen en dus interessant zijn voor de Russen.” Een laatste verschil is dat Hamas en Hezbollah niet over militaire vliegtuigen beschikken om de luchtafweer te ontwijken. “De Russen hebben dat wel.”

En de piloten?

Bij Brussels Airlines klinkt het dat haar piloten standaard opgeleid zijn om met verschillende situaties om te gaan. “Een extra opleiding is dus niet nodig”, zegt Nico Cardone, die benadrukt dat de situatie in Tel Aviv veilig is. “Als we het risico te groot zouden vinden, zouden we onze vluchten niet uitvoeren. In de luchtvaart heeft veiligheid altijd de hoogste prioriteit. We hebben enkele extra veiligheidsmaatregelen genomen voor onze vluchten naar Tel Aviv en de piloten en *cabin crew* daarover gebriefd, maar die kan ik helaas niet publiekelijk meedelen.”

“Als we het risico te groot zouden vinden, zouden we onze vluchten niet uitvoeren. In de luchtvaart heeft veiligheid altijd de hoogste prioriteit”

Nico Cardone

Persverantwoordelijke Brussels Airlines

Ook Wouter Dewulf benadrukt dat er geen reden is tot ongerustheid. “Onze luchtvaartautoriteiten zijn erg voorzichtig als het gaat over oorlogsgebieden. Dat was al zo en is alleen maar verstrengd na het incident in de Donbas, toen een Russische raket een commercieel vliegtuig van Malaysia Airlines uit de lucht schoot. Daarnaast is Israël al langer dan vandaag in oorlog, en zijn er de afgelopen decennia nooit incidenten geweest met commerciële vliegtuigen.”

[Greg Van Roosbroeck](#)