

Het is file in de lucht, en dat kost tijd en geld



Nooit eerder namen zoveel mensen in Europa het vliegtuig als de voorbije zomer. Ook het aantal vluchten haalt ei zo na weer de piek van het recordjaar 2019. In combinatie met personeelstekort bij de luchtverkeersleiding, extreem slecht weer en nieuwe vlieggewoonten leidt dat tot een recordaantal vertragingen .

V errassend of nieuw was de stunt niet, maar wel opmerkelijk: enkele weken geleden lanceerde Ryanair in zijn geheel eigen stijl een onlinecampagne waarin klanten gevraagd werd een klacht in te dienen bij de nationale en Europese luchtvaartautoriteiten over de vele vertragingen de voorbije zomer. Vorig jaar leverde dat al eens anderhalf miljoen reacties op.

Ondanks de provocerende stijl van de Ierse budgetvlieger en zijn topman Michael O'Leary tonen cijfers aan dat Ryanair een punt heeft. ACI Europe, de overkoepelende federatie van luchthavenuitbaters, geeft aan dat in de eerste helft van dit jaar 9 procent meer passagiers passeerden dan vorig jaar in de 450 belangrijkste luchthavens van Europa. In juli lag het aantal passagiers 2,1 procent hoger dan in dezelfde maand van 2019, waarmee een all-time high is bereikt: nooit in de geschiedenis van de luchtvaart namen zoveel mensen in Europa het vliegtuig.

Volgens Eurocontrol, dat de luchtverkeersleiding overziet in 40 Europese landen - tot in Turkije, Georgië en IJsland toe - lag ook het aantal vluchten in de drie zomermaanden met 34.042 bijna 5 procent hoger dan in dezelfde periode vorig jaar. 'Je kan gerust stellen dat ook die parameter naar nooit geziene cijfers gaat', zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'Dat het recordaantal passagiers niet leidt tot een hoger aantal vluchten dan in het piekjaar 2019, heeft te maken met het feit dat de ingezette vliegtuigen groter zijn.'

Iedereen naar Griekenland en Spanje

Al die vliegdruckte leidt tot steeds meer vertragingen op de Europese luchthavens. In juni vorig jaar kenden alle Europese vluchten samen 3,6 miljoen minuten vertraging, dit jaar waren dat er 4,7 miljoen. Of, gecorrigeerd met de stijging van het aantal vluchten: een Europese vlucht vertrok in juli met gemiddeld 28 minuten vertraging, waar dat normaal tussen de 15 en 20 minuten schommelt.

'Om die vertragingen te verklaren, moet je de drukte in de lucht en op het tarmac bekijken, niet het aantal passagiers in de luchthaventerminals', legt Dewulf uit. 'Een privéjet neemt immers evenveel plaats en tijd in als een Airbus A380.' Maar dat aantal vluchten zit nog net onder het niveau van 2019. De spectaculaire toename van het aantal vertragingen moet dus ook ergens anders vandaan komen.

Om te beginnen is het luchtverkeer veel minder evenwichtig verdeeld dan voor corona. In bepaalde delen boven Europa was het in de eerste helft van het jaar 10 procent tot 20 procent drukker dan in 2019, stelt Eurocontrol. 'We zien een duidelijke verschuiving van zakenverplaatsingen naar toeristische trips en zogeheten VFR-reizen (visitors, friends, relatives)', zegt Dewulf. 'Alsof mensen nog steeds hun herwonnen vrijheid na corona aan het vieren zijn. Het hoeft dus niet te verbazen dat het in Zuid-Europa fors drukker is geworden, met Griekenland en Spanje als absolute koplopers. Dat heeft op zijn beurt te maken met het feit dat mensen in hun ogen 'onveilige' bestemmingen, zoals Tunesië, Egypte of Israël, meer links lieten liggen. De Baltische Staten en Finland kennen dan weer veel minder aanliggende reizigers.'

Domino-effect

Van de 28 minuten vertraging per vlucht komt een groot deel op het conto van kettingvertragingen, het domino-effect doordat de eerste vertraagde vlucht van de dag een cascade aan nieuwe vertragingen veroorzaakt. Zo missen veel vluchten hun tijdslot, de 5 tot 15 minuten waarbinnen een vliegtuig moet vertrekken of landen. Lukt dat niet, dan moet het toestel wachten op het tarmac of rondcirkelen in de lucht tot het weer aan de beurt komt.

Bekijk je de 'eerste' oorzaken van vertragingen, dan zijn die dit jaar voor het eerst meer aan de Europese luchtverkeersleidingen te wijten dan aan de luchtvaartmaatschappijen. In juli was meer dan een kwart toe te schrijven aan de luchtverkeersleiding, tegenover net geen vijfde voor de luchtvaartmaatschappijen (bijvoorbeeld door een staking van piloten of cabinepersoneel, of te krap bestelde slots) of de luchthavenuitbaters (zoals vertraging bij de bagageafhandeling of douanecontroles).

Eurocontrol geeft daarvoor een heel aantal redenen, onder meer het gebrek aan personeel bij de luchtverkeersleiding. Volgens Dewulf is dat de kern van het probleem. 'Sowieso moeten de luchtverkeersleiders altijd per twee werken, om elkaar te controleren. Daarnaast geldt de vuistregel dat ze gemiddeld 15 vluchten (in de lucht) tegelijk kunnen volgen.' s

Nachts, wanneer er minder vliegtuigen in de lucht zijn en ze bijvoorbeeld 15 kilometer van elkaar vliegen, kunnen dat er meer zijn. Gaat het om opstijgende of landende vluchten, dan zijn het er minder, net als bij slecht weer. Veiligheid is altijd de ultieme toetssteen. Zijn er meer vluchten dan luchtverkeersleiders aankunnen, dan geeft dat vertragingen.'

In juli werd de helft van de vertragingen van vliegtuigen die al in de lucht hangen veroorzaakt door personeelstekorten bij air traffic contro I. In de zomermaanden is het aantal minuten vertraging daardoor met 82 procent gestegen tegenover dezelfde periode vorig jaar, geeft Eurocontrol aan. 'Sinds de coronacrisis is dit nog fors verscherpt, omdat toen veel personeel met vervroegd pensioen is gegaan', zegt Dewulf. 'En veel organisaties hebben verzuimd voldoende nieuwe mensen op te leiden. Als je weet dat de opleiding van een junior gemiddeld vijf jaar duurt, dan duurt het nog wel even voor de tekorten opgelost raken.'

Schuld van Frankrijk

De versnippering van de Europese luchtverkeersleiding speelt ook mee. Ons continent is een lappendeken van zogenaamde luchtverkeerssectoren. Die vallen grotendeels samen met de lidstaten, maar niet helemaal. 'Veruit de slechtst presterende is Frankrijk', stelt Dewulf. 'En dat is meteen ook de meest cruciale. De sector loopt, behalve boven het land zelf, van onder Ierland over de hele Atlantische kust tot boven Spanje en tot diep in de Middellandse Zee naast Sardinië. De sector maakt er bovendien deel uit van het ministerie van Transport, terwijl er in veel andere landen een semi-autonoom overheidsbedrijf is, zoals Skeyes in België.' (zie inzet) Uit gegevens van Eurocontrol blijkt dat een kwart van alle vertrapte vluchten te wijten is aan de Franse luchtverkeersleiding. De voorbije jaren waren stakingen er schering en inslag. Dat er deze zomer voor de Olympische Spelen een moratorium op staken was afgesproken, zegt genoeg. 'De luchtverkeersleiders weten dat ze een quasi-monopolie hebben. Met hun stakingen kunnen ze dus pijn doen. Soms is het zo erg dat een vlucht van Ierland naar Madrid helemaal over de Atlantische Oceaan omvliegt om toch maar de Franse sectoren te omzeilen.'

Bij dat alles komen nog andere, minder controleerbare oorzaken voor vertragingen. Zo wordt het Europese luchtruim al het hele jaar geteisterd door extreem slecht weer, met onder meer veel turbulenties boven de Alpen. De oorlog in Oekraïne en de sluiting van het luchtruim daar leidt er dan weer toe dat vluchten boven Oost-Europa andere routes moeten kiezen, met meer congestie in meer westelijke corridors. Daardoor is er ook daar minder plaats voor omleidingen.

Nog een factor: 'In de zomermaanden vroegen 600.000 vluchten - 60 procent meer dan vorig jaar - verregaande afwijkingen in de vlieghoogte', aldus Eurocontrol. 'Daardoor bewegen die vliegtuigen zich op meerdere boven elkaar liggende posities, waardoor de capaciteit van een vliegcorridor op dat moment sterk vermindert.'

Flinterdunne winstmarges

Als je dit allemaal op een rij zet, is het begrijpelijk dat vooral Ryanair al jaren op zijn achterste poten staat. 'Die maatschappij is het meest gevoelig voor de toegenomen vertragingen', zegt Dewulf. 'Ze vliegt vooral op de drukke noord-zuidas boven Frankrijk, en doet dat operationeel en financieel op het scherpst van de snee. Terwijl een traditionele maatschappij als Brussels Airlines ongeveer een uur tijd neemt tussen twee vluchten, is dat bij Ryanair maar 20 tot 25 minuten. Komt er ook maar één korreltje zand in die scherp afgestelde machine, dan krijg je een cascade aan problemen, in de lucht en op het tarmac. Dat werkt ook financieel snel door, zeker voor een maatschappij die al met flinterdunne winstmarges werkt.'

Alle luchtvaartmaatschappijen lijden er echter onder. 'Zij dragen de grootste kosten van de vertragingen', zegt Dewulf. 'Als een vlucht moet omvliegen, kost dat meer aan kerosine, maar ook aan uurlonen voor piloten en cabinepersoneel - voor een korte vlucht loopt dat op tot 5.000 euro per uur. De personeelskosten tikken ook op het tarmac al aan: zodra de - blokken voor de wielen weg zijn, loopt de urenteller.'

Bij Brussels Airlines heeft woordvoerder Nico Cardone het over 'enkele miljoenen euro's' aan extra kosten per jaar. 'Reizigers die getroffen worden door een vertraging gelinkt aan de luchtverkeersleiding hebben geen recht op een schadevergoeding', zegt hij. 'Maar ze hebben wel altijd recht op zorg: een maaltijd bijvoorbeeld, en indien nodig een hotelovernachting. Het inschakelen van reservevliegtuigen en -crews, als we die hebben, komt ook met een aanzienlijke prijs. En dan zijn er nog de kosten voor het herplannen en herboeken van vluchten.'

Eengemaakt luchtruim

Luchtvaartmaatschappijen voeren dan ook een verbeterde strijd voor een eengemaakt Europees luchtruim. 'Het een absolute schande dat de 'Single European Sky' er nog altijd niet is', stelt Cardone. 'Dat zou niet enkel een zeer groot voordeel zijn voor het milieu, met een uitstootreductie van 10 procent, het zou de kosten voor luchtverkeersleiding eveneens met 50 procent kunnen doen dalen, en de capaciteit op drukke plekken in het luchtruim kunnen verdrievoudigen.'

Ook Carsten Spohr, de CEO van het Duitse Lufthansa - het moederbedrijf van Brussels Airlines - is vragende partij. 'Het geldt dat we zouden uitsparen door minder om te vliegen, zou ik met veel plezier besteden aan gloednieuwe, zuinigere vliegtuigen om de milieu-impact te verminderen', stelt hij in een interview met De Tijd dat dit weekend verschijnt.

Eurocontrol trekt eveneens stevig aan de kar voor een eengemaakt luchtruim, maar 'zeker de grote Europese landen geven niet graag de controle over het luchtruim boven hun soeverein grondgebied op', aldus Dewulf.

De conclusie die wel eens valt - het Europese luchtruim zit structureel overvol - klopt niet. 'Er zijn plannen om het aantal corridors uit te breiden', zegt Dewulf. 'Dat zou onder meer ten koste gaan van ruimte voor militaire vliegtuigen. Ook al ligt dat nu met de oorlog in Oekraïne heel gevoelig. Er wordt ook veel verwacht van de nieuwste hoogtechnologische luchtverkeersleiding op basis van satellietgegevens. Vandaag wordt nog gebruikgemaakt van een radar die werkt met de reflectie van radiogolven. Met satellieten kan de plaatsbepaling veel nauwkeuriger, waardoor vliegtuigen dichter bij elkaar kunnen vliegen. Maar voor het zover is, moet dat nieuwe Europese systeem grondig voorbereid en getest worden.'

'Het zou overigens kunnen leiden tot weer nieuwe problemen', signaleert Dewulf. 'Bij een test boven Vlaams-Brabant bleken landende vliegtuigen door de hogere nauwkeurigheid steeds over dezelfde huizen te vliegen. Als ze op radar vlogen, gingen ze in een veel bredere laan, zodat ook de geluidshinder meer gespreid was.'

Belgische luchtverkeersleiding Skeyes bij beste van Europese klas Het Belgische Skeyes is de voorbije jaren uitgegroeid van het lelijke eendje van Europa tot een van de beste leerlingen van de klas als het aankomt op stiptheid en vertragingen. Dat blijkt uit een studie van Eurocontrol.

'Het luchtruim boven de Benelux is een van de meest complexe ter wereld, samen met dat boven New York en Hongkong', zegt Wouter Dewulf, luchtvaartexpert van de Universiteit Antwerpen. 'Desondanks is het ook een van de best geleide. Skeyes is ook de meest proactieve organisatie als het aankomt op het aanvullen van personeelstekorten, onder meer met een eigen opleidingscentrum waar dertig tot veertig mensen per jaar worden opgeleid. Dat is het ook blijven doen tijdens de coronapandemie, toen de luchtvaart stilviel. Daar staat tegenover dat de corridors om België te overvliegen ook de duurste zijn.' Wat is het probleem? Het is druk in het Europese luchtruim. Het aantal passagiers zit op een record en ook het aantal vluchten zit bijna weer op de piek van 2019. De vertragingen daardoor leiden tot frustraties bij passagiers en tot hoge kosten bij vooral luchtvaartmaatschappijen.

Wat zijn de oorzaken?

Niet alleen het gestegen vliegverkeer is verantwoordelijk voor de problemen, de voorbije jaren en maanden speelden ook een verandering in vlieggewoonten (van business naar toerisme) en de personeelstekorten bij de luchtverkeersleidingen mee, net als het uitblijven van een eengemaakt Europees luchtruim. Het extreem slechte weer en de sluiting van het

Oekraïense luchtruim leidden dan weer tot het omleggen van veel vluchten.

Wat zijn de oplossingen?

Koepelorganisatie Eurocontrol wil strenger toezien op de gemaakte afspraken rond de geleverde capaciteit van luchtverkeersleiders en op te krappe vluchtplannen van luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast wordt gekeken naar de uitbreiding van de vliegcorridors en naar nieuwe technologie. Als vliegtuigen hun route bepalen op satellieten en niet meer op radar, kunnen ze veel nauwkeuriger hun traject volgen en komt er meer plaats in de lucht.

Tom Michiels Redacteur Ondernemen