

Hoe een Navo-pijpleiding ook een levenslijn voor de Belgische luchtvaart is



Nu luchtvaartmaatschappijen in hun aanbod wieden om de hoge brandstofprijzen te counteren en analisten waarschuwen voor een tekort, lijkt Brussels Airport beter beschermd dan andere luchthavens.

De hoge prijzen voor vliegtuigbrandstof, die verdubbeld zijn sinds het begin van de oorlog in Iran, zetten ook Europese luchtvaartmaatschappijen steeds meer onder druk. De Duitse luchtvaartgroep Lufthansa kondigde dinsdag aan dat ze tot en met oktober 20.000 verlieslatende korteafstandsvluchten zal schrappen, om zo'n 40.000 ton kerosine uit te sparen.

Lufthansa is niet de eerste grote Europese luchtvaartgroep die vluchten uit haar aanbod haalt. Het Scandinavische SAS schrapte sinds begin maart meer dan 1.000 vluchten, KLM kondigde al aan 160 vluchten uit het aanbod te halen. Lufthansa snijdt wel dieper dan de concurrenten: het gaat al om 1 procent van het aanbod, en de volgende weken wordt ook een herziening aangekondigd van het vluchtschema op middellange afstand.

De Duitse groep wil een deel van de weggevallen vluchten compenseren door passagiers om te boeken via andere hubs in haar netwerk, waaronder de luchthaven van Zaventem, de thuisbasis van Brussels Airlines. Bij de Belgische Lufthansa-dochter is er nog geen sprake van geschrapte vluchten. Integendeel, eind maart kondigde de luchtvaartmaatschappij een uitbreiding van het aanbod aan, omdat er twee nieuwe A320neo-vliegtuigen vroeger worden geleverd dan verwacht.

Militaire infrastructuur

Daarbij heeft Brussels Airlines nog een belangrijke troef in handen tegenover andere Lufthansa-hubs: in zijn thuisbasis Brussels Airport wordt de kerosine sinds 1993 aangevoerd via een pijpleidingnetwerk van de Navo. Terwijl Fatih Birol, de topman van het Internationaal Energieagentschap, vorige week waarschuwde dat er in Europa al "binnen zes weken" tekorten aan vliegtuigbrandstof dreigen, lijkt de bevoorrading van onze nationale luchthaven meer verzekerd. "Van alle Lufthansa-hubs is Zaventem een van de beter beschermde", zegt Brussels Airlines-woordvoerder Nico Cardone.

Dat denkt ook Sven Buyle, luchtvaarteconoom aan de UAntwerpen. "Die pijpleiding is een overblijfsel van de Koude Oorlog", zegt hij. De constructie van het zogenoemde Central European Pipeline System (CEPS) begon eind jaren 50 en verbindt in Nederland, Duitsland, Luxemburg, België en Frankrijk verschillende grote luchthavens (waaronder Schiphol, Frankfurt, Brussels Airport en Luik), havens (Antwerpen, Rotterdam, Le Havre) en militaire basissen om brandstof te vervoeren.

Het gaat om een netwerk van pijpleidingen dat een meter onder de grond ligt, en waar ook strategische opslaglocaties op zijn aangesloten, ook voor kerosine. "De toelevering via CEPS is veilig en efficiënt", zegt Brussels Airport-woordvoerder Jeffrey Franssens. "De kerosine komt niet met vrachtwagens of via de trein."

Hoewel de pijpleiding gebouwd werd als militaire infrastructuur en beheerd wordt door de Navo, maakt ook de burgerluchtvaart ervan gebruik. Van alle vliegtuigbrandstof die in 2024 in ons land door CEPS werd vervoerd (4,8 miljoen kubieke meter, of zo'n 121.000 tankwagens) was 93 procent voor civiel gebruik, zei minister van Defensie Theo Francken (N-VA) vorig jaar in de Kamer na een vraag van Kamerlid Steven Matheï (CD&V). In de opslagplaatsen van het netwerk was dan weer 70 procent van de kerosine voorbehouden voor militair gebruik.

Raffinage in Antwerpen

Luchthavens die rechtstreeks op dat Navo-netwerk zijn aangesloten, zijn volgens Buyle minder kwetsbaar dan luchthavens die met tankwagens worden beleverd. "Bovendien hebben niet alle landen evenveel strategische voorraad, en hebben we in Antwerpen, maar ook in Rotterdam raffinaderijen waar kerosine wordt geproduceerd."

Maar net omdat de raffinagecapaciteit geografisch geconcentreerd is in bepaalde regio's, zijn andere Europese landen er minder gerust op. Volgens een analyse van de Europese Commissie voert de EU 40 procent van haar vliegtuigbrandstof in, en passeert de helft daarvan langs de Straat van Hormuz. Nu die gesloten blijft door de oorlog in het Midden-Oosten, is het al van begin deze maand geleden dat er nog een tanker met kerosine uit de Perzische Golf is aangemeerd in Europa.

Dat verminderde aanbod vertaalt zich nu al in hogere ticketprijzen en lagere marges voor de maatschappijen. Andere werelddelen zijn nog afhankelijker van het Midden-Oosten voor de aanvoer van kerosine. Wereldwijd is het aanbod van luchtvaartmaatschappijen in mei al met 3 procent gedaald, blijkt uit een analyse van consultant Cirium waarover het persagentschap *Bloomberg* bericht. Hoewel er in Europa "nog geen enkele luchthaven" met tekorten wordt geconfronteerd, blijft de situatie "heel onzeker", waarschuwde Olivier Jankovec, de directeur-generaal van luchthavenkoepel ACI, woensdag. "De afgelopen weken hebben zwakke punten in de raffinagecapaciteit van de EU en onze afhankelijkheid van import blootgelegd."

Met een actieplan om de energiecrisis het hoofd te bieden, dat woensdag is voorgesteld, wil de Europese Commissie niet alleen bekijken of er meer kerosine uit de VS kan worden ingevoerd, maar wil ze ook de aanvoer van de bestaande raffinagecapaciteit maximaliseren.

Ook de inzet van de strategische noodvoorraden ligt op tafel, waarvan Brussel de coördinatie in handen wil nemen. Lidstaten, zoals België, kunnen daarbij gevraagd worden om hun voorraden te delen, zei Europees commissaris van Transport, Apostolos Tzitzikostas, dinsdag tijdens een persconferentie. En, voegde hij eraan toe, "wat vandaag nog vrijwillig is, kan worden verplicht".

Korneel Delbeke