

Tekort aan vliegtuigen remt groei van luchtvaart (en dreigt tickets duurder te maken): “Wie nu bestelt, krijgt toestel pas in 2030”



Problemen bij Boeing maar ook Airbus maken dat de constructeurs de grote vraag naar vliegtuigen niet kunnen volgen. Dat remt niet alleen de groei van de luchtvaart, maar ook de vergroening.

Een logistieke nachtmerrie was het, en ongezien in de geschiedenis, toen luchtvaartmaatschappijen begin 2020 door de coronapandemie plots al hun vliegtuigen aan de grond moesten houden en er wereldwijd plots meer dan 16.000 toestellen (vaak met een spanwijdte van 36 tot zelfs 80 meter) geparkeerd moesten worden – niet zelden in de woestijn.

Het verschil met vandaag kan moeilijk groter zijn. Corona zet niet langer een rem op reizen – wereldwijd wordt dit jaar een recordaantal vliegtuigreizigers verwacht – en het overschot aan vliegtuigen is in ijltempo een nijpend tekort geworden. “Luchtvaartmaatschappijen willen uitbreiden, maar kunnen geen nieuwe vliegtuigen krijgen”, zegt Arnaud Feist, de topman van Brussels Airport. “Het is een van de grootste problemen waar de luchtvaart mee worstelt.”

De voornaamste reden ligt bij de constructeurs, het Europese Airbus en het Amerikaanse Boeing, die samen meer dan 90 procent van alle commerciële vliegtuigen leveren. Zij kunnen de grote vraag niet meer bijbenen. “Hun orderboeken zitten tjokvol”, zegt de Nederlandse luchtvaartspecialist Joris Melkert. “Wie nu een toestel bestelt, zal dat niet voor 2030 geleverd krijgen.”

Beide bedrijven moesten noodgedwongen de band stilleggen tijdens corona, en Boeing heeft in de pandemie duizenden werknemers afgedankt. Op het moment dat de vraag weer op gang kwam, hadden beide constructeurs moeite om weer op te schalen en onder meer het nodige personeel weer aan te trekken. “En door corona en de oorlog in Oekraïne raakten ook de aanvoerketens danig verstoord”, zegt Melkert. “Dat is tot op vandaag voelbaar. Airbus en Boeing assembleren de vliegtuigen, maar leunen op andere bedrijven voor de productie van onderdelen. Soms zit het probleem daar, meer nog dan bij Airbus en Boeing.”

Langer in hangar

Het tekort aan onderdelen dwong Airbus er deze week toe om zijn productietempo te verlagen en een winstwaarschuwing uit te sturen. Het bedrijf zal dit jaar 770 nieuwe vliegtuigen leveren, in plaats van 800, zoals voorzien. Ter vergelijking: in 2019, voor corona, leverde Airbus 863 vliegtuigen af.

Pas in 2027 zou het de productie van zijn populaire model A320 kunnen verhogen naar 75 exemplaren per maand – een jaar later dan gepland. Op die aankondiging verloor het aandeel prompt bijna 10 procent. Volgens CEO Guillaume Faury zijn de tekorten aan onderdelen “onlangs verergerd tegen een achtergrond van geopolitieke spanningen en specifiekere problemen met de toeleveringsketen”.

Daar kan ook Brussels Airlines, dat uitsluitend met Airbus vliegt, van meespreken. Hoewel het zijn vijf nieuwe vliegtuigen tijdig geleverd kreeg – het laatste kan er ieder moment zijn – heeft de luchtvaartmaatschappij last van een gebrek aan reserveonderdelen, zegt woordvoerder Nico Cardone. “Bij problemen die vroeger in een dag waren opgelost, staan toestellen nu soms twee of drie dagen in de hangar.”

Dodelijke crashes

Toch vallen de problemen bij Airbus nog mee in vergelijking die van met zijn grote rivaal, het Amerikaanse Boeing, dat al jaren van crisis naar crisis strompelt. Nog voor corona werden Boeing 737 Max 8-toestellen wereldwijd maandenlang aan de grond gehouden, nadat het model twee dodelijke crashes had gemaakt in 2018 en 2019, waarbij 346 doden vielen. Het kostte het bedrijf miljarden aan schadevergoedingen, en ondanks een eerder akkoord kan de openbare aanklager alsnog beslissen de vliegtuigconstructeur strafrechtelijk te vervolgen.

Wanneer begin dit jaar ook nog eens de deur van een Boeing 737 Max 9 in volle vlucht losraakte en wegvloog, gingen de poppen weer aan het dansen. De afgelopen maanden vielen getuigen over elkaar om een boekje open te doen over een gebrek aan veiligheidscultuur.

De Amerikaanse regulator FAA dwong Boeing daarop de productie verder te verlagen om de veiligheidschecks te verbeteren. De eerste vijf maanden van dit jaar leverde Boeing 131 vliegtuigen af, tegenover 206 in dezelfde periode in 2023, toen het over heel het jaar 528 vliegtuigen had geleverd, of ruim een derde minder dan in recordjaar 2018.

Voor Michael O’Leary, de topman van Ryanair en een van de grootste klanten van Boeing, is dat een stevige streep door de rekening. Door de vertraagde leveringen zal zijn maatschappij dit jaar zo’n 5 miljoen mensen minder kunnen vervoeren dan voorspeld, zei hij dit voorjaar. En de ticketprijzen kunnen 10 procent stijgen doordat er minder capaciteit is, voegde hij eraan toe.

Ook zijn lowcostconcurrent WizzAir moest al Airbus-toestellen aan de grond houden door problemen met motoren van leverancier Pratt & Whitney. En Transavia, een dochter van KLM, moest dan weer vluchten schrappen door een tekort aan vliegtuigen, waarbij volgens *De Volkskrant* 50.000 passagiers werden getroffen.

Oude vliegtuigen

“Een toestel dat niet geleverd wordt, dat heeft grote gevolgen”, zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de UAntwerpen. “Voor een maatschappij als Ryanair, die een paar vluchten heen en terug per dag doet, kan dat al een verschil maken van meer dan 1.000 passagiers per dag.”

Tegelijk moet de impact van de vertraagde leveringen bij Airbus en Boeing ook niet worden overschat, zegt Dewulf. "Het gaat om een paar honderd toestellen op een wereldwijde vloot van meer dan 20.000. Veel kan ook worden opgevangen door wat langer met oude toestellen te vliegen."

Maar daardoor wordt het wel moeilijker voor luchtvaartmaatschappijen om hun klimaatdoelen te halen, merkt Laurent Donceel op, deputy manager bij belangenorganisatie Airlines4Europe (A4E). "De vernieuwing van de vloot is daar een belangrijk onderdeel. Iedere nieuwe generatie vliegtuigen is al snel 20 procent zuiniger."

Ook Brussels Airport rekent daarop om tegen 2032 de milieu- en geluidsdoelstellingen te halen die in de nieuwe vergunning zijn opgenomen. Maar als nieuwe vliegtuigen niet voor die periode kunnen worden geleverd, zal ook dat een uitdaging worden.

[Korneel Delbeke](#)