

Hoe het comfort uit de luchtvaart is verdwenen



De Tijd - 10 Aug. 2022
Pagina 6

De toestanden in de Europese luchthavens bevestigen het deze zomer nog maar eens: vliegen is al lang ontdaan van de Peter Stuyvesant-glamour die het ooit had. 'De fase voor het boarden is alleen maar trager en lastiger geworden.'

Ondanks vliegschaamte, Zoom-gesprekken en Teams-vergaderingen is de reizende mens de voorbije maanden toch weer massaal in het vliegtuig gestapt. Tegelijk is vliegen een grotere beproeving dan ooit. Misschien wel meer dan veel andere transportmodi is de passagiersluchtvaart een steeds groter hindernissen- en ergenissenparcours.

Luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hadden - en hebben nog steeds - de grootste moeite om vanuit de coronawinterslaap snel om te schakelen naar zo goed als volledige capaciteit. Lufthansa, een van de grootste luchtvaartgroepen van Europa en moeder van Brussels Airlines, verwacht dat het aantal passagiers tegen eind dit jaar op 80 procent van het precoronajaar 2019 zal zitten. Als personeelstekorten geen beperkende factor zouden zijn, kan dat percentage wellicht nog hoger liggen. Het komende jaar wil de Duitse groep 10.000 nieuwe mensen aanwerven.

De massale terugkeer naar de luchthaven heeft de oude hindernissen van de burgerluchtvaart alleen maar groter gemaakt. De wachtrijen voor de incheckbalies en aan de security- en paspoortcontroles zijn in Europese luchthavens langer dan voor de pandemie. Daarbij komt dat luchtvaartmaatschappijen door personeelstekorten tienduizenden vluchten moesten annuleren en dat vertragingen schering en inslag zijn. Begin juli waren nergens in Europa meer vertragingen dan op Brussels Airport. 72 procent van de vluchten vanaf Zaventem vertrok meer dan 15 minuten te laat. Echt stipt - minder dan 4 minuten vertraging - was minder dan een op de elf vertrekkende toestellen. Gespecialiseerde claimbureaus hebben het drukker dan ooit met passagiers die vergoedingen eisen voor die annuleringen en vertragingen.

En de ellende is na de zomer niet voorbij. 'De logistieke keten in de luchtvaart zal door corona nog jaren verstoord zijn', zegt Akbar Al Baker, de CEO van Qatar Airways. Hij verwijst niet alleen naar personeelstekorten, maar ook naar vertragingen in de levering van nieuwe vliegtuigen. Lufthansa waarschuwt ook voor een tekort aan reserveonderdelen, waardoor het meer toestellen aan de grond moet houden. De Europese vliegtuigbouwer Airbus verwacht dat hij tot ver in 2023 problemen zal hebben om aan voldoende grondstoffen, onderdelen en elektrische componenten te geraken.

'Luchtvaart is de enige vorm van transport die er de afgelopen twintig jaar op achteruit is gegaan', foeterde Pilita Clark, columnist van de Britse zakenkrant Financial Times, vorige week. 'Treinen gaan steeds sneller. Auto's worden slimmer en elektrisch, net als bussen, veerboten en vrachtwagens.'

Aan comfort heeft de vliegtuigpassagier in elk geval veel moeten inboeten. Een jaar of vijftig geleden haalden mensen hun mooiste kleren uit de kast voor een vliegreis, de passage van de luchthavenhal naar de vliegtuigzetel duurde doorgaans een halfuurtje en je hoefde niet te betalen voor een klef broodje of een blikje cola.

'De fase voor het boarden is de voorbije jaren alleen maar trager en lastiger geworden', bevestigt Wouter Dewulf, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Het begon in de jaren zeventig met metaaldetectoren aan de security. Na de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten volgden de beperkingen in vloeistoffen die je mee aan boord mag nemen. Na de mislukte aanslag door de shoebomber op een vlucht tussen Parijs en Miami moesten passagiers ook hun schoenen uitdoen. 'En de luchthavens klaagden niet. Ze hebben er belang bij. Hoe langer mensen in de luchthaven zijn, hoe meer geld ze er uitgeven', zegt Dewulf.

Ook het vliegen gaat trager. Supersonisch vliegen was al een kleine en buitengewoon verlieslatende niche in de luchtvaart: de laatste vlucht van de Concorde dateert van 2003. En met gewone vliegtuigen is de reisduur de voorbije jaren verlengd. 'In de jaren tachtig en negentig vloog de Boeing 707 vaak nog met een kruissnelheid van zo'n 1.000 kilometer per uur. Tegenwoordig wordt die doorgaans vastgeklit op 800 kilometer per uur: dan is het brandstofverbruik optimaal', zegt Dewulf. 'Daar komt bij dat de tijden voor het opstijgen en het landen zijn opgelopen. Door de drukte op de belangrijkste luchthavens kunnen vliegtuigen vaak niet meer meteen landen of opstijgen als het hen uitkomt. Dat voegt al snel een halfuur reistijd toe.'

Dat de meeste luchtvaartmaatschappijen er financieel niet al te best voor staan, maakt de zaken er niet makkelijker op. De meeste zijn nog volop aan het bijkomen van de mokerslag die de coronacrisis en de bijbehorende lockdowns de sector bezorgden. Brussels Airlines moet nog beginnen met het aflossen van een nooddrediet van 290 miljoen euro aan de Belgische staat.

Maar ook zonder corona is de financiële basis wankel. Een uitbarstende vulkaan in IJsland, een stevige recessie of een aanslag volstaan om de wereldwijde luchtvaartindustrie in een existentiële crisis te storten. 'Als je miljonair wil worden, moet je een miljard uittrekken en een nieuwe luchtvaartmaatschappij beginnen', zei de Britse serieondernemer Richard Branson jaren geleden al. Hij kreeg bijval van Warren Buffett: 'Het kapitalisme was er veel beter aan toe geweest als Orville Wright was doodgeschoten bij de Kitty Hawk in 1903.' De Amerikaanse superinvesteerder verwees naar de eerste geslaagde vlucht van een vliegtuig en de verliezen die de burgerluchtvaart de voorbije decennia heeft opgestapeld.

Veel verbetering is voorlopig niet op komst, zeker in Europa niet. 'Er heerst een keiharde concurrentie tussen de klassieke luchtvaartmaatschappijen en de lowcostmaatschappijen zoals Ryanair, easyJet en Wizz. Die strijd wordt vooral uitgevochten in economyclass en op korte vluchten in Europa', zegt Dewulf. Dat heeft tot gevolg dat nationale luchtvaartbedrijven hun tickets tegen lowcosttarieven in de markt zetten, terwijl ze vaak wel met een premiumkostenstructuur zitten. Daardoor zit er niets anders op dan snoeien in comfort. Het verklaart waarom je bij veel flagcarriers moet betalen voor koffie of een broodje aan boord. Of waarom

ze kosten aanrekenen aan passagiers die een andere plek in economy willen dan hen vooraf was toegewezen, zoals de Alitalia-erfgenaam ITA doet.

Dankzij die concurrentie is vliegen de voorbije decennia wel veel betaalbaarder geworden. 'In de jaren zestig kostte een retourticket van Europa naar de VS in first class evenveel als een goed uitgeruste nieuwe Mercedes-Benz. Vandaag kan je voor de prijs van een stevige Mercedes zeker tien retours over de Atlantische Oceaan maken in first class', zei een luchtvaart-CEO enkele jaren geleden. Ruim op tijd geboekte tickets bij een lowcoster voor een Europese citytrip hoeven niet meer dan enkele tientallen euro's te kosten.

Dat heeft de luchtvaart in aantallen passagiers doen boomen. Waar luchtvaartmaatschappijen in 1950 samen 9 miljoen mensen vervoerden, waren dat er in 2019 4,5 miljard. Die stijging zet volgens de wereldluchtvaartorganisatie IATA de komende decennia door tot 16 miljard passagiers. Tegelijk is de veiligheid spectaculair verbeterd. Vielen er in 1950 nog 247 dodelijke slachtoffers in de burgerluchtvaart, dan waren dat er in 2019 veertig meer, maar wel op vijfhonderd keer zoveel passagiers.

Dewulf ziet licht aan het einde van de tunnel. Ondanks de sombere voorspellingen van Qatar Airways en Lufthansa verwacht de transporteconoom dat de ellende zoals we die deze zomer in Europese luchthavens hebben gezien tegen eind dit jaar voorbij is. 'Er lopen stevige aanwervingscampagnes die hun effect niet zullen missen. En een mogelijke recessie zal de vraag naar vliegtuigtickets wat drukken.'

Ook in het lange en lastige traject voor het boarden zijn er lichtpuntjes. Op Brussels Airport hoeven passagiers bij de security hun schoenen niet meer uit te doen. Voor vluchten naar de VS begint de luchthaven binnenkort met 'preclearance'. Tot nu toe moeten passagiers bij aankomst in de VS nog allerlei tijdrovende formaliteiten vervullen om het land binnen te komen. Met preclearance kan al dat papierwerk al voor het vertrek in Brussel worden afgehandeld, zodat na de lange vlucht veel tijd wordt bespaard. De luchthaven van Zaventem is de eerste op het Europese vasteland die daarover een akkoord heeft gesloten met de Amerikaanse douane.

Na heel wat mislukte pogingen lijkt bovendien supersonisch vliegen toch weer dichterbij te komen. De Amerikaanse maatschappij United Airlines heeft 15 exemplaren van de supersonische Ouverture van de vliegtuigbouwer Boom besteld. Boom belooft dat de Ouverture in 2024 in productie gaat en dat tegen 2029 passagiers kunnen worden vervoerd in een supersonisch toestel dat op duurzame brandstof vliegt.

En voor wie budget geen struikelblok is, is er altijd nog de privéjet. 'Er werd nooit zo veel met een privéjet gevlogen als nu', zei Ward Bonduel, de CEO van Luxaviation, eind juni in De Tijd. Een van de belangrijkste redenen dat mensen naar een al dan niet gecharterd privévliegtuig overstappen, is net al het gedoe voor vertrek, leert een rondvraag bij de belangrijkste uitbaters van privévliegtuigen in ons land. Wat is het probleem?

Vliegen is steeds meer een hindernissen- en ergissenparcours voor passagiers. En na corona lijken de wachtrijen, de vertragingen en de annulaties alleen maar talrijker te worden.

Hoe is het zover kunnen komen?

De keiharde concurrentie tussen klassieke luchtvaartmaatschappijen en lowcosters heeft vooral in economyclass tot grote besparingen geleid.

Wat nu?

Op korte termijn lijkt weinig beterschap op komst, maar in de luchthavens maken ze werk van minder gedoe.

Wouter Dewulf

Copyright © 2022 Mediafin. Alle rechten voorbehouden