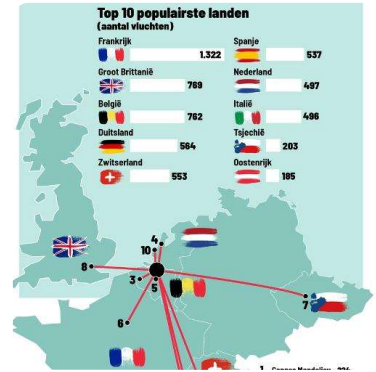
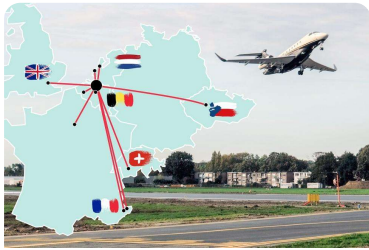


# Waarom Antwerp Airport zoveel zakenvluchten naar bestemmingen op rijafstand heeft: “Tot 30% lege vluchten”



De populairste bestemmingen van de Antwerpse zakenluchtvaart? Ofwel luchthavens vlakbij, zoals Brussel en Kortrijk, ofwel zonnige postkaarten, zoals Cannes en Nice aan de Côte d’Azur. Toch blijft de luchthaven van Deurne wel degelijk een belangrijke verbinding voor zakenmensen, benadrukken de aanbieders van privéjets. Opvallend: daar blijken veel lege vluchten bij te horen.

De zakenluchtvaart is al decennia het kloppende hart van Antwerp Airport. In 2022 was de luchthaven van Deurne goed voor 6.692 zakenvluchten, zo blijkt uit het Antwerpse jaarrapport van de European Business Aviation Association (EBAA). Ter vergelijking: de grotere passagiersvliegtuigen zoals de TUI fly’s waren vorig jaar goed voor net geen duizend vluchten.

De zakenjets in Antwerpen worden aangeboden door grote spelers als Flying Group en ASL Group of door ‘brokers’ als The Aviation Factory, die geen eigen toestellen hebben maar die van anderen verhuren. 2022 was voor hen een boerenjaar, met zo’n 10% meer vluchten in vergelijking met het precoronajaar 2019. De flexibiliteit om zelf je precieze vertrektijden te kiezen, de totale afwezigheid van wachtrijen en kunnen vliegen naar kleine luchthavens die de grote maatschappijen niet aandoen, zijn de belangrijkste redenen waarom reizigers voor privéjets kiezen. Daartegenover staat het stevige prijskaartje, met totale reiskosten die al snel 10.000 tot 30.000 euro bedragen.

## Amper uurtje rijden, toch veel vluchten

In de ranking van de EBAA staat Antwerp Airport als zakenluchthaven nu op de 50ste plaats in Europa, met verbindingen naar 469 andere luchthavens. Maar opvallend: in de top tien van populairste bestemmingen in 2022 springen vooral de luchthavens op rijafstand en toeristische toppers eruit.

Brussel-Zaventem, Kortrijk-Wevelgem, Rotterdam Den Haag en Amsterdam Schiphol: in de top tien staan er vier luchthavens op amper een uurtje (of twee) rijden van Antwerpen. Waarom vliegen daar dan zoveel privéjets op? “Het gaat vooral om positioneringsvluchten”, zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf van de Universiteit Antwerpen. “Dat zijn lege toestellen die van of naar Antwerpen komen om klanten op te halen. Neem nu Kortrijk-Wevelgem, daar heb je veel minder faciliteiten voor privéjets. Verschillende zakenmensen stallen daarom hun toestel in Deurne, maar willen wel vanuit Kortrijk kunnen vertrekken. Daarnaast zijn er ook positioneringsvluchten om de piekvraag op verschillende momenten op te vangen.”

Die lege vluchten kunnen oplopen in aantal, maar ze zijn onvermijdelijk, zegt CEO Bernard Van Milders van Flying Group. “Bekijk het zoals een taxi, die moet ook eerst leeg rijden om mensen op te pikken. Tot 30% van onze vluchten zijn zulke positioneringsvluchten.” Bij ASL verwijzen ze ook naar het onderhoud van de vliegtuigen. “Net zoals je je auto naar de garage doet, moeten onze toestellen geregeld worden nagekeken. Daarvoor hebben wij een grote *maintenance*-loods in Rotterdam”, zegt Benoit Duvivier van ASL Fly.

Luchthavenuitbater LEM heeft begrip voor de lege vluchten. “Wij proberen ze in gesprekken met de maatschappijen wel te ontmoedigen, maar soms kan het gewoon niet anders”, zegt adjunct-CEO Ann Vanpraet. Al gaat het zeker niet bij alle korte trajecten om positioneringsvluchten. “Parijs of Luxemburg, dat zijn wel al gerichte bestemmingen voor ondernemers en zakenmensen”, zegt Van Milders.

De toegenomen populariteit van de privéjets heeft een keerzijde. In verschillende Nederlandse luchthavens en in Brussel zijn er al protestacties van milieuactivisten geweest. De CO2-uitstoot per passagier is bij een commerciële lijnvlucht al snel het tienvoudige van een treinrit, bij een privéjet met slechts één of enkele passagiers gaat het nog eens om een veelvoud daarvan. Zeker voor de kortere vluchten stellen de aanbieders van privéjets daarom hun hoop op elektrisch aangedreven toestellen. Volgens Van Milders van Flying Group moet elektrisch vliegen voor 35% van zijn vluchten mogelijk zijn.

### Toeristische toppers

De tweede vaststelling in het jaarrapport: de top tien van zakenvluchten wordt aangevoerd door de zonnige Côte d’Azur-toppers Nice en Cannes. Ook het Zwitserse Sion, toegangspoort naar skigebieden, scoort goed. De drukste week voor zakenjets vorig jaar was bovendien 25 tot 31 juli, pal in de zomervakantie. Is de Antwerpse zakenluchtvaart dan geen halve dekmantel voor ‘jetsettoerisme’ zoals critici aanhalen?

“Zeker niet”, klinkt het unisono bij alle betrokken spelers. “Wij zien zo’n 70% voornamelijk zakenvluchten”, zegt Bernard Van Milders. Ook ASL beklemtoont dat het overgrote deel van zijn vluchten wel degelijk zakelijk is. “Dat bepaalde toeristische bestemmingen hoog in die top tien staan, is net omdat het bekende en populaire plaatsen zijn. Voor zakenvluchten kiezen we altijd de luchthaven het dichtst bij de uiteindelijke bestemming van de klant en vaak zijn dat kleinere en weinig bekende locaties. Dus die zal je niet snel in zo’n top tien zien opduiken”, zegt Duvivier.

De scheidingslijn tussen zaken en toerisme is vaak dun, met reizigers die het nuttige aan het aangename koppelen. “Cannes is bijvoorbeeld in de zomer populair voor vakanties, maar onlangs was er ook de grote vastgoedbeurs Mipim waar heel wat ondernemers naartoe zijn gevlogen. In juli zien we dan weer vele dj’s naar hier komen voor Tomorrowland, wat voor hen ook gewoon een ‘werkvlucht’ is”, zegt Duvivier. Voor Antwerp Airport maakt het op zich niet uit wat nu het doel is van een privéjetvlucht. “Zowel zakenluchtvaart als toerisme is een pijler van onze luchthaven, net als de trainingsvluchten”, zegt Ann Vanpraet.

Uit het EBAA-jaarrapport blijkt dat er met de privéjets slechts uitzonderlijk buiten Europa wordt gevlogen, amper 66 keer vorig jaar. Niet zo heel verwonderlijk als je weet dat een tripje Zuid-Afrika al snel richting de 100.000 euro klimt.

[Steven Vankerckhoven](#)