

“Zaventem zal deze crisis nog jaren voelen”



Gazet van Antwerpen* - 30 Mar. 2016
Pagina 22

* Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Kempen

De luchthaven van Zaventem is vandaag, een week na de aanslagen, nog steeds gesloten voor passagiersvluchten. Volgens luchtvaartspecialisten zal Zaventem nog een hele poos kreunen onder de terreuraanslagen van 22 maart.

De meeste commerciële vluchten vertrekken vanop andere luchthavens. Jetairfly laat haar vluchten nog de hele paasvakantie vertrekken en aankomen op de luchthaven van Oostende. “Wij leggen op eigen kosten autobussen in van Zaventem naar Oostende, maar veel van onze passagiers komen uit eigen beweging naar Oostende”, zegt Hans Vanhaelemesch, woordvoerder van Jetairfly. “Dat is mooi, maar veel mensen zijn daardoor een stuk langer onderweg. We hopen dan ook dat onze vliegtuigen na de paasvakantie weer kunnen opstijgen en landen in Zaventem.”

Thomas Cook leidt de meeste van zijn vliegtuigen deze paasvakantie af naar de luchthaven van Luik. Ryanair kiest nog zeker de hele week voor Charleroi.

Regionale luchthavens profiteren

De luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines laat een aantal van haar vluchten vertrekken vanuit Deurne, net als de Franse regionale maatschappij HOP! “Wij draaien op dit moment in Deurne op 400% van onze capaciteit op een normale dag. In Oostende draaien we op 300% van onze normale capaciteit”, zegt Marcel Buelens, algemeen directeur van EGIS, de maatschappij die de luchthavens van Deurne en Oostende uitbaat.

“Ik wil niet profiteren van de miserie van een ander. Maar het is wel duidelijk dat onze luchthavens hier sterke prestaties neerzetten. Ons personeel krijgt extra koffie en koffiekoeken om de dubbele shiften vol te houden. We kunnen deze werkdruk deze week nog wel aan, maar veel langer moet het niet duren.”

Marcel Buelens ziet in dit succes een voedingsbodem voor de verdere uitbreiding van de luchthaven van Deurne. “Het huzarenstukje dat we in Deurne opvoeren, gaat voor de buitenwereld niet onopgemerkt voorbij. En we hebben nog meer troeven. We verdubbelen dit jaar de lengte van de vertrekhal in Deurne, en onze security krijgt ook meer ruimte. Daardoor hebben we vanaf volgend jaar de capaciteit om 500.000 passagiers per jaar te verwelkomen. Dit jaar zullen dat er ongeveer 300.000 zijn”, zegt Buelens.

Heeft Marcel Buelens gelijk als hij zegt dat de regionale luchthavens blijvend zullen profiteren van de miserie op Zaventem? “Ja”, zegt luchtvaartspecialist Luk De Wilde. “Veel mensen leren nu regionale luchthavens zoals Deurne en Oostende kennen, terwijl ze daar vroeger misschien niet eens van hadden gehoord. Dat gaat ten koste van Brussels Airport in Zaventem. Mensen vergeten in het algemeen snel, maar deze aanslagen zijn een permanente aanslag op het veiligheidsgevoel van veel passagiers. De meeste mensen zullen nog wel willen vliegen, maar niet naar Brussel. Die stad wordt door de aanslagen als 'onveilig' gezien.”

De Wilde verwijst naar de gevolgen van de aanslagen in Parijs in november. “Na die aanslagen was het aantal Japanse toeristen naar Frankrijk zo hard teruggevallen, dat de luchtvaartmaatschappij Japan Airlines tot op de dag van vandaag een deel van haar vluchten naar Parijs heeft geschrapt.”

De Afrika-troef van Zaventem

Thierry Vanelslander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen, is optimistischer over de toekomst van Brussels Airport. “Het succes van een luchthaven hangt voor een groot stuk af van de vluchten die luchtvaartmaatschappijen er aanbieden”, zegt Vanelslander. “Brussels Airlines heeft in Brussel een redelijk uniek Afrika-netwerk. Mensen komen vanuit het buitenland naar Zaventem om vlot naar allerlei Afrikaanse landen te kunnen vliegen. Dat netwerk kan niet zomaar verdwijnen. Bovendien heeft Brussels Airlines er geen baat bij om op lange termijn enkele van haar vluchten vanop andere luchthavens te laten vertrekken. De kosten zouden dan te hoog oplopen, bijvoorbeeld omdat ze op elke locatie onderhoudsmateriaal voor de vliegtuigen moet installeren. Zaventem kan er dus over enkele maanden bovenop komen. Maar er is één belangrijke voorwaarde: er mag geen grote terreurdreiging meer zijn. En dat heeft Brussels Airport niet in eigen handen”, zegt Vanelslander.

Wat kan Brussels Airport dan doen? “De mogelijkheden zijn beperkt”, zegt Luk De Wilde. “De luchthaven zou ervoor kunnen kiezen om de controles van de reizigers al bij de ingang te doen. Maar dan verschuift het gevaar zich naar buiten. Terroristen kunnen dan een bom gooien op de wachtrij voor de inkomhal.”

De luchthaven kan zichzelf weinig verwijten. “De veiligheid op Zaventem behoort tot de betere van alle luchthavens van Europa”, zegt De Wilde. “Dat komt omdat er in Zaventem elke week duizenden diplomaten het vliegtuig nemen. Als er ook maar iets misgaat met de bagage van een passagier, zal de luchthaven daar meteen een uitgebreid rapport van opmaken. De machines die de rugzakken en valiezen controleren, staan heel nauwkeurig afgesteld. En er zijn meer audits op Zaventem dan op andere luchthavens”, zegt De Wilde. CHRISTOF WILLOCX

Luk De Wilde

Copyright © 2015 Concentra. Alle rechten voorbehouden