

"Niets mag nog aan aanslagen herinneren"



* Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Waasland

Vloeren, plafonds, deuren, ramen, incheckbalies: de hele vertrekhal wordt tot in het kleinste detail vernieuwd. "De terminal gaat pas open als niets nog herinnert aan de aanslagen", zegt Brussels Airport. Volgens specialisten kan de klus in drie maanden geklaard.

Terwijl 800 luchthavenmedewerkers gisterenmiddag de tijdelijke balies aan de check-in testten, was twee verdiepingen hoger nog steeds een kuisploeg in de weer met het ruimen van puin. Tegelijk mat een gespecialiseerd team minutieus de staat van het gebouw op. "Ze bekijken en herbekijken elke millimeter", zegt Anke Franssen, woordvoester van Brussels Airport. "Alles in de vertrekhal moet vernieuwd worden - tot de laatste steen, zeg maar. We willen vermijden dat bij de volledige heropstart ook maar iets een herinnering oproept aan de aanslagen."

Wanneer de terminal precies opengaat, is koffiedik kijken. "De dienst Infrastructuur maakt een plan van renovatie. Zij kijkt onder andere welke vloeren we gaan gebruiken, welke zuilen, plafond, armatuur, noem maar op. Voor elk werk stelt het team een timing voorop. Daar is ze nog volop mee bezig. Er wordt ook nagegaan welke computers en machines aan de incheckbalies we kunnen recupereren."

Voorrang

Transporteconoom Eddy Van de Voorde verwacht alvast niet dat het nodige materiaal lang op zich laat wachten. "Het gaat om grote contracten. Een leverancier krijgt alleen een opdracht als hij heel snel kan leveren. Het is dus geen kwestie van voorrang krijgen, maar van voorrang nemen."

Afgelopen weekend liet CEO Arnaud Feist zich al ontvallen dat de werken niettemin "maanden" in beslag zullen nemen. Specialisten menen dat "in optimale omstandigheden" een herstelling in een 12-tal weken mogelijk is. "Op het eerste gezicht is er geen schade aan de fundamente van het gebouw", luidt het. "Als de bagagebanden werken, kan alles relatief snel gaan. Tenminste: in de veronderstelling dat de luchthaven géén openbare uitbesteding moet uitschrijven."

Brussels Airport is nog steeds voor 25% eigendom van de staat. Gisteravond was nog niet duidelijk of de luchthavendirectie rekening moet houden met een overheidsprocedure. "Als dat wel zo is, dan lopen de verbouwingen wellicht vertraging op", verwacht professor Van de Voorde. "Dát kan onze economie missen als kiespijn. De zomerperiode is de drukste tijd van het jaar voor de luchthaven. Als je die mist, dan is dat een ramp. Ik heb grote bewondering voor het snelle werk dat Brussels Airport momenteel levert. Maar met tijdelijke constructies kan je die gigantische flow aan passagiers in de zomer niet opvangen." Om u een idee te geven: bij de grote uittocht vorig jaar vertrokken tijdens de eerste vijf dagen liefst 163.000 passagiers.

Karretjes

De luchthaven hoopt al vóór de start van de zomer de capaciteit in fases op te trekken. "Bij een eerste voorzichtige opstart willen we 20% van de vluchten laten doorgaan", luidt het. "Nadien drijven we de capaciteit stilletjes aan op. Een precieze timing hebben we nog niet. Sinds afgelopen weekend is een speciale werkgroep daar druk mee bezig. Operationeel moeten we nog een heleboel uitdokteren. Zo hebben we extra tijdelijke incheckbalies nodig. We zoeken uit waar we die kunnen plaatsen. Daarnaast moet het transport van de bagage een stuk efficiënter lopen. In een eerste fase transportereren de arbeiders valiezen met een karretje naar het transportsysteem. Alles gebeurt dus manueel. Dat vergt veel tijd. We proberen een automatisch systeem op poten te zetten."

Miljoenen

Volgens topman Feist is wel duidelijk dat Brussels Airlines - dat nu 5 miljoen euro per dag verliest - voorrang krijgt. "Omdat Zaventem de thuisbasis is en omdat het de grootste maatschappij is die van hieruit opereert. Er lopen gesprekken met de instantie die instaat voor de toewijzing van de tijdvensters waarin kan worden opgestegen en geland."

De puzzel die hij moet leggen, is geen kinderspel. Zo moet hij langeafstandsvluchten met veel bagage goed afwisselen met korte vluchten met weinig koffers. Alleen zo kan hij de passagiersgolf op kruissnelheid laten lopen en vermijden dat de luchthaven nog méér verlies lijdt. De economische schade wordt nu al op zo'n 10 miljoen euro per dag geraamd. Ook de vernieuwing van de terminal zal allicht miljoenen euro's kosten. "De verzekering dekt alles", zegt Feist. "Maar nu is onze eerste bekommernis om zo snel mogelijk de eerste passagiers veilig te verwelkomen."

Transporteconoom