

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

Vanop Charleroi is gisteren de eerste commerciële Air Belgium-vlucht opgestegen met bestemming Hongkong. Een primeur voor de Waalse luchthaven. Deze eerste langeafstandsvlucht is het begin van meer, weet men in Henegouwen. "Valt nog te bezien", zegt transporteconoom Eddy Van De Voorde (UA).

De luchthaven van Charleroi barst nog steeds van de ambities. Op dit moment vindt het openbaar onderzoek plaats naar de verlenging van de startbaan tot 3.200 meter. Die werken zouden in het najaar moeten aanvatten en begin 2021 klaar zijn. Kostprijs: 30 à 35 miljoen. Omdat er overdag verder gevlogen wordt, kan er enkel 's nachts gewerkt worden. Daarnaast zijn ook een nieuwe terminal, lounge en handelszone voorzien.

Het verlengen van de startbaan - huidige lengte 2.550 meter - is al twee keer eerder geprobeerd.

Telkens zonder succes. Het is nochtans een 'conditio sine qua non' om grotere vliegtuigen te ontvangen. En dus om langeafstandsvluchten op de tabel te zetten. Voorlopig zal Air Belgium zich moeten aanpassen. Dit betekent minder passagiers meenemen - slechts 257 in een Airbus A340 - of minder brandstof, waardoor een tussenlanding nodig is. Een serieuze handicap.

Trafiëk inpikken

"Ik vraag me af of we onder die omstandigheden binnen twee jaar nog over Air Belgium zullen spreken", zegt transporteconoom Eddy Van De Voorde (UA). "De markt voor vluchten naar het Verre Oosten is moordend. Air Belgium zal dus marktaandeel moeten kopen door lagere prijzen. Maar dat wordt moeilijk als je niet met volledige bezetting kan vliegen. De ambities in Charleroi zijn zeer lovenswaardig, maar men moet realistisch zijn. Zo snel gaat die expansie ook weer niet. Zelfs Zaventem moet vechten voor zijn intercontinentale verbindingen." Van De Voorde zegt dat Charleroi - ook met zijn langere startbaan - nooit een bedreiging zal vormen voor Zaventem. Wel een concurrent in een welbepaald deel van de markt. "Dat die verlenging van de startbaan er ooit zou komen, daar twijfelde niemand aan." Ze beperkt ook de geluidshinder in de gemeente Jumet. "Maar daarmee speel je nog niet in dezelfde categorie. Charleroi pikt trafiëk in die anders voor Zaventem zou zijn. Moest Charleroi niet bestaan, dan zou Zaventem bijvoorbeeld meer Ryanairvluchten hebben. Het is ook een interessante markt. En een interessante luchthaven. Vooral voor vliegroutes voor de plaatselijke bevolking. Maar een internationale hub? Dream on."

Op de rem

De luchthaven van Charleroi is in handen van vijf aandeelhouders. Maar eigenlijk hebben slechts twee echt iets in de pap te brokken. De Waalse overheid, met Sowaer (Société Wallone des Aéroports, 50,21%) en de Société de développement et de participation du bassin de Charleroi (19,16%). En de privépartner Belgian Airports (27,65%) waarachter vooral de Italianen van SAVE schuilgaan, onder meer uitbaters van de luchthaven van Venetië. De Italianen remmen al jarenlang de verdere ambities af. De nieuwe investeringen worden vooral gedragen door de Waalse belastingbetaler.

Eddy Van De Voorde: "Die Italianen hebben dezelfde afweging gemaakt als ik. En die laten dus liever iemand anders betalen."

transporteconoom eddy van de voorde

Copyright © 2018 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden