

Niet alle vliegtuigen staan aan de grond



De Standaard* - 06 Mei 2020
Pagina 26

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Het is al weken erg rustig in het luchtruim, maar leeg is het ook weer niet. Hier en daar kom je nog een passagiersvliegtuig tegen.

Van onze redacteur Karsten Lemmens

BrusselOp de Kortenbergsesteenweg in Steenokkerzeel, pal onder een aanvliegeroute voor Brussels Airlines, is het rustig. Normaliter is de inham van de steenweg een populaire plek voor vliegtuigspotters. Vandaag valt er weinig te fotograferen, nu de passagiersluchtvaart op apegapen ligt. Luchtvaartkoepel lata zag de passagiersluchtvaart in maart met 52,9 procent terugvallen. 'En in april was de situatie nog slechter', zei lata-topman Alexandre de Juniac.

Wie toch in Steenokkerzeel plaats vat, zal merken dat niet alle activiteit is verdwenen. Lockdown of niet, er wordt nog wel degelijk gevlogen. Brussels Airport telt dagelijks een tiental vertrekkende passagiersvluchten en evenveel inkomende, een fractie van het normale aantal.

Maar wie zit er in die vliegtuigen? 'Vaak mensen die naar huis terugkeren', zegt Ihsane Chioua Lekhli, woordvoester van de luchthaven. Studenten of expats, of diplomaten die nog in ons land zijn, maar nu toch willen vertrekken. 'Voor Belgische onderdanen zijn niet-essentiële reizen verboden tot 7 juni', zegt ze. 'Je mag alleen reizen als je daar een reden voor hebt.' En wie op Zaventem landt zonder goede reden, moet de eerste vlucht terug nemen. Talloze landen hebben gelijkaardige beperkingen. Kleinere luchthavens, zoals die van Charleroi, zijn vaak helemaal gesloten voor passagiers.

Drukker in Frankfurt

Op sommige Europese luchthavens zijn er meer vertrekken en aankomsten. Zoals op de Amsterdamse luchthaven Schiphol. Daar probeert home carrier KLM intussen bijkomende bestemmingen weer op te starten. 'We voerden nog 5 procent van onze vluchten uit, ontzettend weinig', zegt Koen van Zijl, woordvoerder van KLM over het dieptepunt van de crisis. 'Met de vluchten die we nu heropstarten gaat dat naar 15 procent. Maar de bezettingsgraad van de vliegtuigen is wel erg laag.'

Schiphol mag dan wel meer vliegbewegingen hebben, in aantal passagiers blijft het mager. Dat is niet anders in Frankfurt, in normale tijden een van de drukste luchthavens van Europa, en hub van de reus Lufthansa. Afgaand op de aankomst- en vertrektabelen lijkt in Frankfurt nog heel wat bedrijvigheid te zijn. 'Maar we vervoeren in totaal slechts 3.000 mensen per dag', zegt Boris Ogursky, woordvoerder van Lufthansa. 'Dat is slechts 1 procent van het normale aantal.' De vliegtuigen die vliegen, zijn dus zo goed als leeg. Dat Lufthansa die vluchten toch uitvoert, omschrijft Ogursky als 'onze verantwoordelijkheid als luchtvaartmaatschappij, om een minimaal niveau van connecties te bieden'.

Volgens experts schuilt daar wel een strategie achter. 'Sommige maatschappijen, zoals Brussels Airlines, wilden hun verlies van cash stelpen en legden al hun activiteiten onmiddellijk stil', zegt professor Eddy Van de Voorde, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'Andere, zoals Lufthansa of Air France, wilden die connecties behouden, uit angst dat de concurrentie anders marktaandeel zou inpikken.' Zo hopen ze bij de heropstart ook sneller up and running te zijn.

Mondmasker

Wie vandaag op een vliegtuig stapt, is zowel bij KLM als Lufthansa verplicht een mondmasker te dragen, net als het personeel. 'En contact tussen personeel en passagiers wordt geminimaliseerd', zegt Van Zijl.

Nu de toestellen nog zo leeg zijn, is het makkelijk om passagiers te spreiden. Die social distancing wordt lastiger naarmate er meer mensen gaan vliegen. Dan zullen de mondmaskers hun werk moeten doen.

Karsten Lemmens

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden