

'Vergeet die citytrips maar': heeft de luchtvaart nog een toekomst?

De Morgen - 17 Mei 2020

Een vleermuis die vliegtuigen aan de grond houdt? Het klinkt als een script voor een rampenfilm, niet als de rampzalige realiteit waarmee de luchtvaart sinds maart moet zien om te gaan.

Is het gedaan met funflying? 'De luchthaven is een doodse plek geworden.'

Vanzelfsprekend zouden aan het begin van deze tekst rijen en rijen rampzalige cijfers kunnen staan over de mondiale luchtvaart. Over de duizenden

piloten op tijdelijke werkloosheid, over de dreigende faillissementen, over de miljarden euro's die dagelijks verdampen door het afgesloten luchtruim.

Maar één fait divers vat de deplorabele staat van de luchtvaart het best samen. "Veel vogels en bijen maken dezer dagen hun nesten in de vliegtuigen die roerloos op het tarmac staan", zegt Paul Peeters, luchtvaartexpert aan de Universiteit van Breda. "Mei is het broedseizoen, en die beestjes vinden in deze toestellen lekker rustige plekjes voor hun kroost."

Voor wie toch wat grafieken wil, zeggen de kleine helrode balken op de homepage van IATA (de International Air Transport Association, de koepelorganisatie boven 260 luchtvaartmaatschappijen) alles. Die tonen hoe in het tweede kwartaal van 2020 de vraag naar tickets met 82 procent daalde, dat er al 4,5 miljoen vluchten werden gecancelled en dat de luchtvaartmaatschappijen 55 procent van hun inkomsten verloren sinds januari.

Bovenaan op de webpagina staat een citaat van Alexandre de Juniac, de grote baas van IATA: "Hou je sterk. We zullen deze crisis te boven komen en de wereld met elkaar blijven verbinden." Wie de sector ook maar een beetje kent, weet: die woorden zijn meer een wanhopige hartenkreet dan een accurate prognose.

"Dit is de ergste crisis ooit voor de sector", zegt professor transporteconomie Eddy Van de Voorde (UAntwerpen). "De aanslagen van 11 september 2001 in New York of de aanslagen van 22 maart 2016 in Brussel en Zaventem komen zelfs niet in de buurt van deze standstill voor de luchtvaart. Na die crisissen kon ik, en met mij de hele sector, na twee of drie dagen inschatten hoelang de wederopbouw zou duren. Nu is enkel de onzekerheid voorspelbaar. Het product 'luchtvaart' zal totaal anders worden."

Bovendien zal dat 'product' er anders uitzien voor én na een vaccin. "Het scharniermoment voor de luchtvaart, toch bij uitstek een massagebeuren, is de dag waarop er een inenting tegen corona zal zijn", zegt luchtvaartanalist Luk De Wilde.

Tot zes maanden geleden verwachtte de luchtvaart een verdubbeling van haar activiteiten tegen 2030. Nu vreest men voor een diep dal de komende drie jaar, tot pakweg 2023, en een halvering op de langere termijn.

Afgeplakte stoelen

Vliegen had voor velen de waarde van fastfood of fastfashion gekregen. Vliegereizen werden veel geboekt, snel verorberd en smaakten altijd naar meer. Dat consumptiegedrag, voorspellen experts, zal grotendeels verdwijnen. Zoals we in de winkelstraten niet meer aan funshoppes zullen (kunnen) doen, zal ons hoofd veel minder naar funflying staan.

"Vergeet de weekendjes naar Barcelona, Milaan of Berlijn", zegt luchtvaartanalist De Wilde. "Vliegen zal niet opnieuw een luxe worden, enkel weggelegd voor de happy few. Het zal democratisch blijven, maar we zullen niet meer vijf à tien keer per jaar op een vliegtuig stappen met ons rolkoffertje. Of toch niet de eerste jaren."

Vooraf omdat er, zeker in die prevaccinatieperiode, weinig plezier aan te beleven zal zijn. Dat begint al op de luchthaven. Na de terreur raakten we gewend aan de extra beveiliging, de kleine flacons voor onze handbagage en de controles op zakmessen en nagelschaartjes. Daar kan nu nog een screening op ziektes bijkomen.

Er zijn nu al testunits op grote internationale luchthavens zoals Schiphol, Wenen en Parijs-Charles de Gaulle. Wie positief test, moet rechtsomkeer maken. Op Zaventem staan ze voorlopig nog niet klaar met thermometers om je temperatuur te checken.

De politie controleert er wel al of de luttelbezoekers 'anderhalvemeteren'. Haast constant schalt er door de luidsprekers dat je die afstand altijd in acht moet nemen. Stoelen zijn afgeplakt, stickers tonen waar je moet wachten, de vertrekhal is bezaaid met handgels en het personeel deelt mondkapjes uit. Taxifreeshops en horeca zijn gesloten, slechts in één koffiëbar en één takeaway kun je nog koffie en sandwiches kopen.

"De luchthaven is een doodse plek geworden", zucht Nathalie Pierard, woordvoerder van Brussels Airport. Meer vertier zal er in de nabije toekomst niet snel te vinden zijn. "In juni kunnen we misschien langzaam heropstarten," zegt Pierard nog, "maar dat blijft heel onzeker." CEO Arnaud Feist voorspelt dat Zaventem tegen eind dit jaar weer op halve kracht zal draaien. En dat is dan nog het best mogelijke scenario.

Vliegepaniek

Eens in het vliegtuig, zal het ook niet meteen een dulle boel worden. Fans van vliegtuigmaaltijden – ze bestaan – zullen wellicht nog even op hun kin moeten kloppen, zeker op een Europese vlucht. Aperitieven op 8 kilometer hoogte of een klef driegangenmaal verorberen? Vergeet het. Op langere vluchten zouden passagiers wel een maaltijdbox krijgen voor ze aan boord gaan.

Een hot issue in de luchtvaartbranche is de zetelkwestie. Wie in een vliegtuig anderhalve meter wil vrijhouden tussen de passagiers, zal op elke vlucht minstens de middelste zetel in een rij moeten schrappen. Dat betekent een derde minder passagiers, en dus een derde minder inkomsten.

IATA propageert daarom het dragen van mondmaskers voor personeel én passagiers. “We moeten een oplossing vinden die passagiers het vertrouwen geeft om te vliegen en die de kost van het vliegen betaalbaar houdt”, zegt IATA-baas Alexandre de Juniac. Want daar zit de volgende, grote onbekende. Hoeveel passagiers zullen de luchthavens mogen verwelkomen? Komt na de vliedschaamte de coronavliegpaniek? Of, anders gezegd: hebben passagiers het vermogen om te vergeten dat hun buur op het vliegtuig hen kan besmetten?

De wetenschap spreekt die ongerustheid slechts deels tegen. Onderzoekers in Atlanta berekenden in 2018 dat een zieke vliegtuigpassagier enkel de medereiziger aansteekt die vlak voor, achter, links of rechts van hem zit. Passagiers die verder zitten, hebben maar 3 procent risico op een besmetting. Virussen zouden zich dus niet en masse via het ventilatiesysteem van een vliegtuig kunnen verspreiden. De gemiddelde passagier loopt tijdens een vlucht ook niet meer dan vijf minuten rond, wat de kans op besmettingen verder verkleint. De wetenschappers van de Amerikaanse Emory University plaatste zelf wel enkele kanttekeningen bij hun bevindingen: ze deed enkel testen op korte vluchten, in één type vliegtuig, en dat voor het griepvirus of SARS.

Ryanair speelt al volop in op de angst van al hun potentiële passagiers voor besmetting. Topman Michael O’Leary, dé maverick van het luchtruim, wil dan ook vanaf 1 juli weer duizend vluchten per dag uitvoeren. In een reclamefilmpje ‘stunt’ de grootste budgetvlieger van Europa ermee dat al hun vliegtuigen voortaan zijn uitgerust met een geavanceerd ‘luchtfiltratiesysteem dat werkt volgens ziekenhuisnormen’. De beperkte service aan boord en de voorverpakte snacks – wat al jaar en dag standaard is bij de geel-blauwe carrier – worden nu op de website voluit aangeprezen omdat ze de verspreiding van het virus zouden tegengaan.

De winter dan maar

De passagiers die het eerst zullen terugkeren – logisch ook – zijn de zakelijke reizigers. “Helaas voor de vliegbusiness hebben zij de geneugten van de videoconferenties ontdekt”, meent Luk De Wilde. Bedrijfsbezoeken, meetings met managers uit tien landen, congresstoerisme, het blijkt nu allemaal (nog) minder nuttig dan op pakweg 11 februari van dit jaar. “Eens te meer is bewezen dat dit slechts douceurtjes voor het hoger management zijn”, vult Peeters aan. En welk verlieslatend bedrijf wil daar nog in investeren?

De tweede categorie zijn ‘de tweedeverblijvers’. Alle mensen met een villa of appartement in Frankrijk, Spanje, Italië of Portugal die praktische zaken moeten regelen in hun tweede thuisland. Pas in de derde groep vertrekkers zitten de ‘gewone reizigers’. “Heel veel mensen spreken nu het verlangen of de wens uit dat ze weer op vakantie willen”, zegt De Wilde. “Maar het zou nog wel eens heel lang bij dromen kunnen blijven.”

Voor corona bestond dé homo touristicus niet. Na corona evenmin. Grofweg onderscheiden experts wel twee types reizigers. De ‘behoudsgezinden’ en de ‘ontdekkers’. De eerste groep speelt op veilig, gaat enkel naar bekende plekken en verlaat daar de begaande paden niet. “Uit Duits onderzoek blijkt dat zij na een ramp terughoudender worden en minder snel op een vliegtuig stappen”, zegt professor Peeters. “De tweede groep, de avonturiers, hebben altijd al vaker en verder gevlogen en meer risico genomen. Zij zullen dat ook blijven doen, ondanks de mogelijke gezondheidsrisico’s.”

In de richtlijnen van de Europese Commissie, die woensdag werden bekendgemaakt, staat dat elk land zelf mag beslissen wanneer het zijn grenzen opent. Veel zekerheid geeft dat niet aan reislustigen, en dus heeft de sector zijn hoop al niet meer gevestigd op juli en augustus.

Bij touroperator TUI – waar 8.000 banen op de tocht staan – lopen er vooral boekingen binnen voor het winterseizoen. “Dat zijn nieuwe boekingen, of mensen die hun reizen voor de zomer omruilen voor een vakantie in de winter”, zegt woordvoerder Sarah Saucin. “Mensen willen niet nog eens teleurgesteld worden.”

Al die omboekingen hebben ons een neologisme opgeleverd, het zoveelste in deze gezondheids crisis: de coronavoucher. Wie zijn vliegreis in het water zag vallen, kan die omruilen voor zo’n waardebon of zijn geld teruggeisen. Alleen al in Europa is er voor 9,2 miljard euro aan tickets geannuleerd. Voor vliegmaatschappijen die nu al een tekort aan cash hebben een absoluut horrorcijfer. “Dat is nog een zwaard van Damocles boven de hoofden van de vliegtuigmaatschappijen”, zegt De Wilde.

Timing is alles, luidt het cliché, en dat weten ze in de luchtvaart als geen ander. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen weer beperkt zullen vliegen, en op welke bestemmingen, dat zal hen maken of kraken. Zo bleef Brussels Airlines bij de laatste ebola-opstoot als enige westerse maatschappij op Afrika vliegen, wat hen een enorme voorsprong gaf op andere maatschappijen toen de situatie daar weer normaliseerde.

Van de Voorde: “Vliegmaatschappijen zullen moeten opletten dat ze hun vluchten niet laten inpikken door andere en tegelijk ervoor moeten zorgen dat ze geen te zware verliezen lijden door zo goed als lege vluchten in te leggen. Dat wordt een helse oefening.”

Wat met de kleintjes?

Een andere afweging, die regeringen in tal van landen nu moeten maken, is of deze crisis in de vliegbranche al dan niet systemisch is. Als de luchtvaart omvalt, is dat dan slechts de eerste dominosteen en volgen dan automatisch andere sectoren? Hier zijn er, zoals wel vaker bij toekomstvoorspellingen, evenveel meningen als experts. De ene econoom meent dat een luchtvaartmaatschappij zoals Brussels Airlines onontbeerlijk is voor onze Belgische economie. “België heeft zijn logistieke ligging en de hersenen van zijn bewoners, maar niet veel meer dan dat”, zegt Van de Voorde. “Mocht Brussels Airlines verdwijnen, volgt een economische kaalslag.”

Het is de redenering die zowat alle regeringen, inclusief de onze, momenteel volgen. Luchtvaartmaatschappijen zijn zoals banken, is het politiek adagium. Elk faillissement is faliekant, en deze luchtvaartcrisis is gelijk aan de bankencrisis van 2008. Peeters: “Geen

enkele politicus, behalve misschien eentje in een ver linkerhoekje, zal nu hardop verkondigen dat de luchtvaart niet behoort tot de essentie van de economie.”

Toch twijfelen veel economen aan de noodzaak van al die aparte luchtvaartmaatschappijen. Landen moeten in hun ogen niet meer koste wat het kost een eigen vlag, volkslied en vliegtuigmaatschappij hebben. “Wanneer een overheid de directe verbindingen wil behouden met andere economische centra, dan heeft ze inderdaad een internationale homecarrier nodig”, werpt Floris de Haan, senior onderzoeker luchtvaartconomie (Universiteit van Rotterdam), op. “Maar of dat de economie van dat land vooruithelpt, als je ook rekening houdt met alle negatieve effecten van de luchtvaart? Ik aarzel. De luchtvaartsector is in zijn geheel systemisch voor onze economie, maar niet elke maatschappij op zich.”

Simpel gezegd: mocht Brussels Airlines, KLM of Alitalia op de fles gaan, dan pikt een andere maatschappij gewoon hun vliegreun in. Nationale sentimenten, zeggen deze economen, spelen bij bewindslui meer mee dan de werkelijke impact van een vliegmaatschappij op de economie. “Heel veel politici beweren dat grote bedrijven zullen wegtrekken wanneer de vaderlandse vliegmaatschappij verdwijnt”, zegt De Haan. “Maar zij kunnen dat toch niet inschatten? Niemand kan dat. Een heel arsenaal aan factoren vormt het ‘vestigingsklimaat’ van een land. De luchtvaart is slechts één factor.”

Hetzelfde geldt voor de relevantie van een eigen luchthaven voor het nationale bedrijfsleven. De Haan: “Jullie Belgen zullen het niet graag horen, maar moet Brussels Airport wel blijven bestaan? Jullie zitten ingeklemd tussen de vier grootste luchthavens van Europa. Dat hou je toch niet vol?”

Corona, zo verkondigen de economen die twijfelen aan het nut van miljarden staatssteun, kan uiteindelijk ook zorgen voor de consolidatie in de sector. In de Verenigde Staten bleven er na tal van fusies nog vier grote maatschappijen over, alle kleine grut ging ertussenuit. In Europa zouden er dan drie maatschappijen alle kleintjes onder hun vleugels nemen: Lufthansa (waar Brussels Airlines dus toe behoort), KLM/Air France en British Airways.

Corona en Anuna

Daarnaast zou in het luchtruim nog plaats overblijven voor enkele lowcostcarriers zoals Ryanair. “O’Leary heeft een ongelooflijke oorlogskas, hij zal niet vlug overkop gaan”, duidt Van de Voorde. “Mocht hij binnenkort basissen beginnen sluiten, dat zou wat anders zijn. Dan zit hij wél in de problemen.”

Wat deze budgetvliegers zeker zal helpen, is het ‘Action- en Primark-principe’. Zodra deze pandemie luwt, zullen veel mensen uit noodzaak of uit goesting op zoek (blijven) gaan naar de goedkoopste producten. Dat maakten de wachtrijen bij deze prijsbrekers duidelijk afgelopen week, en dat zal niet anders zijn voor de budgetvliegers. De Haan: “De Nederlanders pronken nu met het ‘blauwe gevoel’ dat KLM bij hen oproept. Tot ze binnenkort toch weer het voordeligste vliegticket zullen boeken, en de vliegmaatschappij van geen tel zal zijn.”

Maar terug naar de staatssteun. De sector peuterde in Europa al 13 miljard los bij de overheid, en er ligt nog eens 17 miljard euro in het verschiet. Kan corona daardoor wat Greta en Anuna niet konden? Zorgen voor de invoering van een vlieg- en kerosinetaks en een vergroening van de vloot?

Gigantische, groene omwentelingen lijken er niet meteen aan te komen. “Klimaatvoorwaarden zijn goed voor na de crisis”, zei Adina Valean, Eurocommissaris van Transport, recent. “Nu moet onze aandacht gaan naar het overleven van de bedrijven.”

Veel regeringen koppelen stevige klimaatvoorwaarden aan hun reddingspakketten, maar het blijft twijfelachtig of die er echt zullen komen. Air France is voorlopig de enige die al toezegde om zijn CO₂-uitstoot tegen 2030 met de helft te verminderen.

Het roze waas

Dé vraag die voorlopig nergens echt beantwoord wordt, is hoe de luchtvaart zich bij een volgende uitbraak van een of ander vies virus zal gedragen. “Ik zie in de luchtvaartsector nog niet eens de erkenning dat ze een grote rol hebben gespeeld bij deze wereldwijde pandemie”, zegt professor Paul Peeters. “Zonder hen was dit nochtans nooit zo’n catastrofe geworden. Waarom richten ze eigenlijk zelf geen fonds op waarin elke maatschappij geld stort? Bij een volgend geval waarin een onbekend virus van zo’n potentiële schaal wordt ontdekt, kunnen ze dan veel sneller stoppen met vliegen naar de plek waar dat virus is gevonden. De kosten worden dan gedekt door dat fonds, wat het nemen van zo’n besluit veel gemakkelijker maakt.”

Finaal zullen – hoe absurd het ook klinkt – de luchtvaartmaatschappijen niet gered worden door de politici, maar door een stelletje dromers. Van zij die nu al wereldreizen maken in hun hoofd, van zij die blijven geloven in de magie van de luchtvaart. Ook al zullen daar voortaan mondkmaskers, coronatesten en Covid-19-paspoorten bij horen.

Samengevat: de vliegbranche moet hopen op de onverwilde ‘terugkeer van het roze waas’. Peeters: “Wanneer de gemiddelde reiziger nog maar de vertrekborden ontwaart in de luchthaven, komt er een roze waas voor zijn ogen. Een gevoel van vrijheid en vakantie. Ik denk niet dat corona dit sentiment finaal zal aantasten. We hebben altijd opgekeken naar de luchtvaart, we hebben dat hele ding altijd overgewaardeerd, en dat zal zo blijven. Of hebt u ooit al iemand weten applaudisseren wanneer een trein een station binnenrijdt?”

Tine Peeters