

## 'De Belgische luchtvaart is ongelooflijk hard getroffen'



De Standaard/Economie - 23 Apr. 2016  
Pagina 8

*De aanslagen op de luchthaven, de miserie bij Belgocontrol: het zijn rampzalige tijden voor de Belgische luchtvaartsector. En dat terwijl hij, na enkele donkere jaren, eindelijk uit het dal aan het klimmen was. 'Ik zei nog dat het minste incident er aan einde aan kon maken', zegt luchtvaartexpert Eddy Van de Voorde. 'Maar aan een aanslag had ik niet gedacht.'*

karsten lemmens

brusselHij ademt luchtvaart. Het zit in zijn genen. Weinig mensen kennen de sector zo goed als professor Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Laat de boomlange academicus - ooit een uitmuntend basketbalspeler - over vliegtuigen praten, en de passie spat ervan af. Weinig verwonderlijk dus dat hij de mokerslagen die de sector nu te verwerken krijgt, met lede ogen aanziet.

'De luchtvaart wereldwijd heeft het het afgelopen anderhalf jaar schitterend gedaan', zegt hij in een koffiebar in de Europese wijk van Brussel, niet ver van het metrostation Maalbeek, waar zich een maand geleden een drama afspeelde. Hij neemt een slok van zijn vruchtensap. 'Het waren de beste resultaten in jaren. Brussels Airlines is daar een voorbeeld van, met 46 miljoen euro winst. Het bedrijf wordt goed gerund, en surft mee op het succes van de luchtvaart wereldwijd.'

En toen kwam 22 maart.

'Niet lang geleden vroeg men mij of die opflakking van de luchtvaart duurzaam was. Al lachend zei ik toen dat het minste incident er een einde aan zou kunnen maken. Daarbij dacht ik aan ziekten zoals SARS, of een vulkaan die uitbarst. Niet aan een aanslag.'

Wat is het gevolg voor de Belgische luchtvaart?

'Het is een absoluut drama. Wereldwijd draait de luchtvaart nog goed, maar België is ongelofelijk hard getroffen. Je moet weten dat in het transport alles draait om capaciteit. Dat stuurt alles. Nu is die capaciteit afgenomen. Mensen zijn gedwongen om níet te vliegen, of om uit te wijken.'

'De toestand van de luchtvaartmaatschappijen tot de afhandelingsbedrijven hangt af van de luchthaven. Ik vind dat Brussels Airport schitterend werk doet. Als ze erin slagen om einde juni - en liefst midden juni - terug op volle capaciteit te draaien, dan zeg ik: chapeau. Dan zal de rest ook opnieuw draaien. Maar er zijn op dit moment maatschappijen die 80 procent minder boekingen hebben dan vorig jaar. Dat is vergelijkbaar met de lege hotels in Brussel.'

En de rest van Europa?

'De anderen profiteren ervan. Schiphol en Charles de Gaulle krijgen nu bijkomende reizigers uit België. De bezetting van de andere luchtvaartmaatschappijen is nog steeds goed. De klappen vielen bij Brussels Airport, alle leveranciers, en de drie maatschappijen Brussels Airlines, Jetairfly en Thomas Cook. Die laatste gaat nu vluchten vanuit Nederland uitvoeren. Ik hoop dat dat op termijn allemaal terugkomt.'

Zal het weer goed komen?

'De klanten komen wel terug, want Zaventem is een luchthaven vanwaar je overal naartoe kon. Naar Schiphol gaan vraagt tijd en moeite. Cruciaal wordt het opnieuw opbouwen van de capaciteit. Het vertrouwen, dat komt snel weer. Dat zagen we al bij andere gevallen van terreur, of bij de SARS-crisis. Maar het mag niet te vaak gebeuren.'

Zijn de veiligheidsmaatregelen op Zaventem overdreven?

'Als die op langere termijn blijven gelden: ja. Maar op korte termijn waren ze absoluut nodig om je markt te behouden.'

'Ik ben de afgelopen maanden veel in het buitenland geweest. We hebben in een aantal Europese landen, maar vooral in de States, het imago van een failed state. Het kost tijd om dat weer om te buigen. Dat kan je maar doen met de veiligheidssituatie zoals ze nu is. Maar we moeten streven naar het beveiligingsniveau dat gangbaar is in de andere Europese landen.'

Maakt de verplichting drie uur op voorhand ter plaatse te zijn het nog wel aantrekkelijk om vanuit Zaventem op korte afstanden te vliegen?

'Als dat zo blijft, is dat dodelijk. Een collega heeft laatst nog zijn vliegticket omgeboekt naar een treinticket. Onder de huidige voorwaarden behoud je enkel de mensen die al geboekt hebben, of passagiers die intercontinentaal vliegen en voor wie drie uur niet veel uitmaakt. Ook voor een doorsnee reiziger van Thomas Cook maakt dat ook niet veel uit. Maar zakenreizigers? Voor hen is dat moordend. En Zaventem is vooral een zakenluchthaven.'

Het moet ook frustrerend zijn voor Brussels Airlines. Na lang wroeten eindelijk winstgevend, en dan dit.

'Ja. Ze zeggen dat het 5 miljoen euro per dag kost. Ik denk dat dat overdreven is. Maar deel hun 46 miljoen winst door driehonderd dagen, en je weet wel dat ze serieuze bedragen verliezen. En ondertussen moeten ze zware kosten maken. Moest Brussels Airlines deze schok vijf jaar geleden hebben gehad, dan had ik me afgevraagd of het bedrijf wel zou overleven. Maar op dit moment maak ik me daar geen zorgen over. Er zal snel goed nieuws komen van Lufthansa. Dan weten ze dat de kapitaalbuffer er is.'

Gaat die volledige inlijving door Lufthansa nog door?

'Ik vermoed van wel. Topman Carsten Spohr komt heus niet naar de koning om te zeggen dat het niet doorgaat.' (Spohr bezocht koning Filip begin deze maand, red.)

'Voor Lufthansa zou het ook een goede zaak zijn. Maar in hun plaats zou ik, uit puur psychologische overwegingen, zeker nu, niet aan de naam Brussels Airlines raken.'

En dan waren er ook nog de acties bij Belgocontrol.

'Die waren gewoon misdadig. Anderhalf jaar geleden gebeurde dat ook al een keer, ook toen ben ik uitgevlogen tegen een staking die 10.000 mensen trof. En dat allemaal voor de profileringsdrang van één pipo: Kurt Callaerts (secretaris bij ACV-Transcom, red.). Die heeft zich in het hoofd gehaald dat hij Inge Vervotte kan nadoen.' (Vervotte werd bekend als vakbondsvrouw van Sabena en schopte het uiteindelijk tot minister, red.)

'De luchtvaart is één van de laatste bastions waar de vakbonden hun macht nog kunnen tonen. En bij Belgocontrol komt daar nog een laag bovenop: de Gilde van Luchtverkeersleiders, die dateert uit de middeleeuwen. De overheid moet die machtsbastions afbouwen. Vandaag hebben ze het monopolie. Dat kan niet blijven duren.'

De luchtverkeersleiders zeggen dat hun job zo zwaar is, dat daar bepaalde compensaties tegenover mogen staan.

'Ik ben econoom. Ik geloof in de markt. Als je een zware job hebt, en een zware opleiding, dan krijg je een navenante verloning. Als je zo'n zware job hebt dat je bij het minste wat er gebeurt je ziek moet melden, dan ben je niet fit to work en dan moet je van werk veranderen. Met piloten is dat net zo. Als zij elke week not fit to fly zijn, dan heb je een probleem.' (Vorige week meldden luchtverkeersleiders zich massaal ziek waardoor het luchtverkeer stillag, red.)

'Zij die nu op de voorgrond treden zijn allemaal mannen van zo'n 35 jaar, die een carrière nastreven en in de politiek willen geraken. Pure profilering. Let op: ik heb zeer veel respect voor de vakbondsmen die het belang van de gemeenschap voor ogen heeft. Maar niet voor wie vooral met zijn eigenbelang bezig is.'

U bent opgegroeid vlak bij de luchthaven van Zaventem.

'Ja, in Diegem. Het huis van mijn ouders staat vlak bij de runway. Alle opstijgende vliegtuigen komen daar voorbij. En nooit is daar één comité tegen de luchthaven geweest. Omdat iedereen die daar woont zich bewust is van de economische waarde van de luchthaven.'

'Waar heb je comités? In de groene rand. Die man van actiegroep Noordrand, een chirurg uit Aalst, woont in Meise. Kilometers verder, waar vliegtuigen al op 3.000 tot 4.000 voet zitten. Zeker die moderne vliegtuigen maken daar het geluid van een grasmaaier. Ooit zei één van die mensen tegen mij, zonder te weten wie ik was: "u weet niet wat het is om geluidshinder te hebben". Toen heb ik toch even uitgelegd waar ik heb gewoond. En in die tijd maakten vliegtuigen nog véél lawaai. Maar bij ons wist iedereen: de luchthaven, dat is brood.'

Is daar uw passie voor de luchtvaart ontstaan?

'Ik denk van wel. Mijn eerste vakantiejob was op de luchthaven, waar ik in de catacomben met de vuilniswagen rondreed. Toen ik thuiskwam rook mijn moeder me van meters afstand. Maar ik liep op wolkjes, want ik werkte bij Sabena. Toen is het begonnen.'

U hebt een echte luchtvaartfamilie.

'Ja, mijn dochter is piloot. Dat kan ook niet anders, hé. Dat kind heeft de hele tijd bij mijn ouders in de tuin gestaan, onder al die vliegtuigen!'

'Maar toen ze zei piloot te willen worden, een paar maanden voor het faillissement van Sabena, heb ik er alles aan gedaan om haar tegen te houden. Het resultaat: twee maanden beeld zonder klank. Toen zei ze: "Papa, we gaan dit oplossen." Ze keek staalhard door mij heen. "Het is dat of niks." (lacht)

'Ze heeft ook haar echtgenoot leren kennen bij Thomas Cook. Die is ook piloot. Hij was ooit wereldkampioen powerlifting. Hij vloog vaak van Amsterdam naar Houston. Daar had hij dan enkele dagen vrij, en kon hij meetrainen met de wereldtop. Zijn vader was ook al piloot. Een echte dynastie.'

'Nu, in mijn jonge tijd was een piloot zoals de dokter en de pastoor. Als iemand met vakantie ging met het vliegtuig, daar werd een maand over gepraat. Vandaag is de piloot een buschauffeur. Een goede, die veel verdient en een grote verantwoordelijkheid heeft, maar toch: een buschauffeur. De status is weg. Bij notarissen en pastoors is dat ook zo. Ach, het is de geest van de tijd.'

Wilde u zelf nooit piloot worden?

'Wanneer de meester in mijn school in Zaventem ons vroeger vroeg wat we later wilden worden, dan zei iedereen: piloot. Vroeg hij waar we op uitstap wilden gaan, dan zegden we: het vliegveld. En we waren ook altijd kandidaat om met vlagjes te gaan zwaaien wanneer er een buitenlands staatshoofd kwam, zoals Mobutu. Niet voor die vlagjes, maar omdat we dan op het tarmac mochten, en dichter bij het vliegtuig konden komen.'

'Van die leerlingen is niemand piloot geworden, maar drie kinderen van hen wel. Je kunt niet geloven hoeveel mensen in de luchtvaart uit Diegem komen, of getrouwd zijn met iemand uit Diegem. Er moet daar iets in de genen zitten.'

