

Redactie 1


27.04.2020

Voorwoord



Deze week verdiepen we ons in de wereld van de luchtvaart. De luchtvaart is een boeiende sector, die van groot belang is voor onze economie. Veel mensen zijn dan ook tewerkgesteld in de luchtvaart.

Jammer genoeg is de sector erg gevoelig, denk maar aan de grote impact van de vulkaanuitbarsting in IJsland (2010) en de terroristische aanslagen in New York (2001) en Brussel (2016).



Vandaag staat een nieuwe crisis voor de deur, namelijk COVID-19. Bedrijven doorstaan moeilijke tijden, vluchten worden voornamelijk ingezet als repatrieringsvluchten en werknemers dreigen hun job te verliezen.

We nemen deze week een kijkje binnen de nationale- en regionale luchthavens, alsook enkele buitenlandse luchthavens. We bekijken de impact op het milieu, gaan langs op de werkvloer en werpen een blik op de toekomst.

De situatie tijdens deze crisis verandert voortdurend. Soms is het moeilijk om nog door het bos de bomen te zien. In dit dossier bieden wij een overzicht van de laatste ontwikkelingen binnen de sector. Wij wensen jullie alvast veel leesplezier!

- Nikita Vanfroyenhoven

Liège airport: draaischijf voor medisch materiaal

Luik - Vandaag neemt onze redactie een kijkje op de internationale luchthaven van Luik in Grâce-Hollogne, waar er voor het uitbreken van de crisis sprake was van een verduizendvoudiging (2017-2019) van cargo-diensten. Brussels Airport is dus niet onze enige Belgische luchtvaarttrots. In Luik voelen ze de coronacrisis ook, toch brengt de situatie een onverwachte wending voor de luchthaven.

Het Alibaba-effect

In Luik spreekt men al een tijdje over het Alibaba-effect. Er wordt dan niet verwezen naar het sprookje uit duizend-en-een nacht, maar naar een Chinese internetgigant die het aantal pakjes op de luchthaven in twee jaar verduizendvoudigd heeft. In de periode van 2017 tot 2019 is het aantal pakketten uit e-commerce namelijk gestegen van 384.000 naar 362 miljoen.

In 2017 telde de Luikse douane nog 384.973 e-commercepakketjes. In 2018 steeg dit cijfer naar 9.153.826. In juni van dat jaar begon Alibaba met zijn eerste vlucht richting Luik en in december kondigde de Chinese gigant aan, van de stad zijn Europese “hub” te maken. Hun komst zou een positief effect hebben voor de economische activiteit van de regio en ook voor de werkgelegenheid. Zo zouden er 900 nieuwe banen gecreëerd worden. Deze aankondiging trok ook concurrentie aan zoals FedEx, AirBridgeCargo en ASL.

Aan het begin van dit jaar, bedroeg het aandeel van Alibaba binnen de Luikse e-commercepakketjes slechts 20%. Toch waren de luchthavenleiders zeer positief. “Wanneer Alibaba volgend jaar volledig operationeel wordt, met zijn logistiek magazijn, zal het naar verwachting vijf vluchten per week

uitvoeren en waarschijnlijk ook nog een trein charteren. Naar verwachting zal dit cijfer binnen twee jaar weer verdubbelen”, aldus Michel Kempeneers van AWEX, in januari dit jaar. (Gochel, 2020)

Een scharnierjaar

In 2020 zou er worden begonnen met de impactstudies voor de verlenging van de secundaire baan. Dit jaar betekende de komst van Alibaba voor de Luikse luchthaven ook een ringweg, het nieuwe waterstofstation en een toenemende ontwikkeling van AirBridgeCargo. De huidige coronacrisis steekt daar echter een stokje voor. (Barratini, 2019)

Toch geeft de crisissituatie de luchthaven ook onverwachte kansen. Zo werd het midden maart door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uitgekozen om een van de acht verdeelpunten te worden voor medisch materiaal. De andere hubs bevinden zich in Zuid-Afrika, China, de Verenigde Arabische Emiraten, Ethiopië, Ghana, Maleisië en Panama. Volgens de Ethiopische WHO-directeur, Tedros Adhanom Ghebreyesus, is het de bedoeling dat maandelijks 100 miljoen mondkmaskers, 25 miljoen beademingstoestellen en 2,5 miljoen testkits passeren. De luchthaven is 24 uur op 24 operationeel en kan wegens het Alibaba-effect dergelijke grote capaciteiten aan. Bovendien heeft het een gunstige locatie: Luik ligt in het centrum van de zogenaamde ‘Gouden Driehoek’, die de steden Parijs, Frankfurt en Amsterdam met elkaar verbindt. Zo wordt de verspreiding van het medisch materiaal optimaal behandeld. De opdracht zal “duidelijke voordelen opleveren voor de luchtvaartmaatschappijen en de logistieke bedrijven op de luchthaven”, aldus CEO Luc Partoune.



Europese draaischijf

Momenteel passeren wekelijks 40 tot 50 vliegtuigen langsheen de Lachs-infrastructuur (afhandelaar van cargo). De volledige inhoud van de toestellen zijn bestemd voor de bevoorrading van Europese ziekenhuizen. Sinds het begin van de crisis is de activiteit er drastisch toegenomen.

Onverwachte gevolgen

Verassend: ook grote hoeveelheden computerapparatuur wordt behandeld. Dit alles is opgeslagen in een enorm magazijn van meer dan 20.000 m² waar veel werknemers rondlopen: "Door de plotse crisis zijn veel werknemers begonnen met telewerken.

“Het is waanzin, zonder dit soort transporten zouden we het coronavirus niet kunnen bestrijden. Dat moeten we ons realiseren: we zijn echt humanitaire bruggen. Sinds enkele weken is het elke dag zo.” – Yossi Shoukroun, CEO van Lachs

Alleen al in de maand maart is er een stijging van meer dan 25% ten opzichte van het jaar 2019. Dit vertegenwoordigt niet minder dan 20.000 ton aan ontvangen, verzonden en verwerkte goederen door het personeel:

"Het is waanzin", zegt Yossi Shoukroun, CEO van Lachs. "Zonder dit soort transporten zouden we het coronavirus niet kunnen bestrijden. Dat moeten we ons realiseren: we zijn echte humanitaire bruggen. Sinds enkele weken is het elke dag zo." Maar om aan deze enorme vraag tegemoet te komen, heeft Lachs zijn prioriteiten moeten heroverwegen: we verhandelen geen kleren, bloemen en allerlei bederfelijke waren meer. (Barratini, 2020)



Bedrijven waren hier niet noodzakelijk klaar voor en hadden niet de nodige apparatuur. Er is dus een enorme vraag naar tablets en computers. Veel meer dan gewoonlijk."

Maar dat is nog lang niet alles: als teken van aanpassing aan het virus passeren verschillende koelcontainers door het magazijn: "Elke container heeft twee tot vier ton medicijnen bij zich. Hier zijn er min of meer 25 ton. Je moet de medicijnen op dezelfde temperatuur houden tijdens de verwerking van de goederen en het luchttransport. Sinds het begin van de crisis zijn er vijf keer zoveel medicijnen verwerkt - dat is veel. We hebben ook vier andere koelkasten, die allemaal gebruikt worden. Sinds maart zitten we vol. We moeten zelfs orders weigeren, omdat we niet genoeg personeel hebben. Dat hebben we nooit gehad."

Fré Vanhooren

De strijd voor het klimaat is nog steeds een feit

“**C**oronavirus bewijst dat wereld snel kan reageren op crisis”, dit zijn de woorden van Greta Thunberg. De klimaatactiviste maakt zich nog steeds zorgen, en terecht, over de klimaatopwarming. Omdat de lockdownmaatregelen niet lang genoeg zullen duren, zal het ook niet mogelijk zijn om het werkelijke effect van de pandemie op het milieu te bestuderen, maar hoe zit dat met het klimaat? Dat is een vraag die zelfs Greta Thunberg zich stelt.

Is de klimaatopwarming dan geen echte crisis?

De snelle economische en sociale maatregelen, die

wereldwijd ingevoerd werden om het coronavirus tegen te gaan, tonen volgens klimaatactiviste Greta Thunberg aan dat snelle interventies voor de klimaatopwarming dus toch mogelijk zijn. Ze zijn broodnodig en de jonge klimaatactiviste pleit er voor, dat de klimaatopwarming als een werkelijke crisis wordt gezien zoals de pandemie. Sommigen zijn het met haar eens, anderen niet (Belga, 2020; kv, 2020; Milieu Centraal, z.j.; Vliegtijd.nl, 2020).

De frustraties van Greta Thunberg, iedereen kan ze zich waarschijnlijk inbeelden. Frustraties dat deze crisis serieus wordt genomen (gelukkig), maar de klimaatopwarming niet, ondanks de talloze bewijzen van een werkelijke klimaatopwarming. De klimaatactiviste is al sinds 2018 bezig met haar stakingen. Ik vraag me af wat er nog meer zou moeten gebeuren voor de mensen,

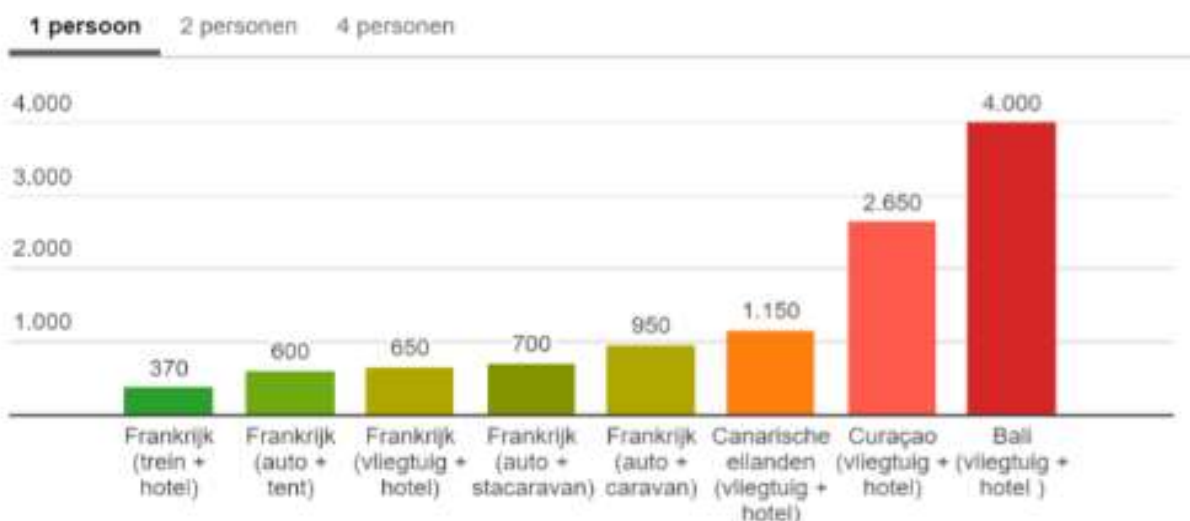
bedrijven, handelaars en luchtvaartmaatschappijen, voor ze in actie schieten of voor ze zien hoeveel schade ze aanbrengen aan de aarde. Wat voor zover wij weten, onze enige aarde is (Belga, 2020; kv, 2020; Milieu Centraal, z.j.; Vliegtijd.nl, 2020).

De boosdoener

De luchtvaart is wereldwijd één van de grootste boosdoeners voor de opwarming. Een vlucht stoot maar liefst 7 tot 11 keer zoveel uit als dezelfde reis per trein. Daarnaast draagt een vliegreis 2 tot 4 keer zoveel bij aan het broeikas effect als dezelfde reis per auto. Een korte rit door de lucht stoot ontzettend veel uit tegenover dezelfde rit over land (Belga, 2020; kv, 2020; Milieu Centraal, z.j.; Vliegtijd.nl, 2020).

Hoeveel kilo CO2 stoot je uit tijdens je vakantie?

Uitgaande van een vakantie van 2 weken. Klik op het aantal personen voor meer inzicht.



De strijd voor het klimaat is nog niet gewonnen

Hoewel Greta Thunberg het soms 'te' hard aanpakt voor veel wereldleiders en de bevolking, geven velen haar helemaal gelijk. De 17-jarige klimaatactiviste probeert de mensen wakker te schudden met haar acties en harde woorden. Alleen zo kan Greta de mensen motiveren om actie te ondernemen. Emotie werkt. Het is ontroerend, hoe hard zij vecht voor haar toekomst. Een toekomst waarin onze grootouders en mensen met een zelfde mindset als "Donald Trump" niet meer in zullen leven (Belga, 2020; kv, 2020; Milieu Centraal, z.j.; Vliegtijd.nl, 2020).

Ikzelf probeer zo weinig mogelijk met het vliegtuig te reizen, een reis per trein of auto naar het zuiden van Spanje spreekt mij meer aan dan een reis van bijna 13 uur naar Peru bijvoorbeeld. Natuurlijk is dit voor veel mensen anders en ik denk dat dat 'gedrag' aan een bepaalde speler te danken is: de lowcostmaatschappijen.

Veel reizigers proberen zo weinig mogelijk met het vliegtuig te reizen, een reis per trein of auto naar het zuiden van Spanje kan hen meer aanspreken dan een reis van bijna 13 uur naar Peru bijvoorbeeld. Vandaag de dag heerst er een soort van schaamte rond het nemen van een vliegtuig. Natuurlijk is dit voor veel mensen anders en men denkt dat dat 'gedrag' aan een bepaalde speler te danken is: de lowcostmaatschappijen. Tegenwoordig is het perfect mogelijk om voor 20 euro naar een bestemming te vliegen. Het is heel verleidelijk, maar de lage prijs vermindert de uitstoot dat de vliegtuigen produceren niet (Vliegtijd.nl, 2020).

Als individu kunnen we zelf al zo veel doen om de verdere opwarming van de aarde te voorkomen. Verre reizen maken is werkelijk een trend geworden, daar is volgens mij niet

veel aan te doen en het is moeilijk na te gaan hoeveel je daarmee persoonlijk bijdraagt aan het probleem. Het gaat echter verder dan dat, we kunnen zo veel meer doen. Denk aan recycleren, lokaal kopen, GreenSeats steunen of herbruikbare gebruiksproducten kopen zoals een drinkbus etc. Het is belangrijk dat ieder van ons eens nagaat, wat we als individu kunnen doen om ons steentje bij te dragen.



Githa de Jamblinne de Meux

Ook vliegtuigproducenten zijn slachtoffer van Corona

Wereldwijd voerden overheden reisbeperkingen in. De luchtvaartmaatschappijen schrapten hun vluchten en houden hun toestellen aan de grond. Sommigen schaften zelfs alle vluchtroutes af. Experts vrezen dat enkele luchtvaartmaatschappijen het hoofd niet meer boven water kunnen houden. Maar ook vliegtuigbouwers moeten rekening houden met deze situatie. Op dit moment ligt een deel van de commerciële vliegtuigproductie van Airbus en Boeing stil. Ze hebben de fabrieken gesloten om de geldende maatregelen te kunnen opvolgen. De werknemers zijn momenteel tijdelijk werkloos. Daarnaast is er een verminderde vraag naar vliegtuigen. Relatief veel bestellingen werden geannuleerd. De vliegtuigbouwers benadrukken wel, dat ze er alles aan doen om de negatieve gevolgen voor de toeleveranciers en hun klanten zoveel mogelijk te beperken (De Telegraaf, 2020; ANP producties, 2020).



Vermindering van de vliegtuigproductie

Airbus besliste om de productie in Frankrijk en Spanje tijdelijk te verlagen. De fabrieken, in die landen, worden voor korte tijd gesloten. Momenteel overweegt Airbus de invoering van strenge maatregelen op vlak van hygiëne en veiligheid. De vliegtuigbouwer heeft gemeld, dat ze de productie van verkeersvliegtuigen met een derde gaat verminderen, omdat de vraag gedaald is. De commerciële luchtvaart is namelijk hard getroffen door de crisis. Er wordt gevreesd dat zij financiële steun moeten aanvragen, om de crisis te kunnen overleven (De Telegraaf, 2020; Redactie DFT, 2020).

In 2018 kreeg Boeing het zwaar te verduren. Door problemen met de 737 MAX, zijn twee vliegtuigen gecrasht. Sindsdien staan die toestellen aan de grond. Dat bracht immers veel kosten met zich mee. Bovendien wordt Boeing nu geconfronteerd met de coronacrisis. Intussen werden verschillende orders van het probleemvliegtuig 737 MAX geannuleerd. De vliegtuiglease-divisie van General Electric verminderde een bestelling van 69 vliegtuigen. De leasemaatschappij Avolon schraptte een order van 75 stuks. Vorige maand werden in totaal meer dan 150 bestellingen van commerciële vliegtuigen geannuleerd. Daardoor loopt het bedrijf miljarden dollars mis. Er wordt verwacht dat Boeing financiële staatsteun zal aanvragen, zodat zij het hoofd boven water kunnen houden (De Telegraaf, 2020; Redactie DFT, 2020; JG & KVE, 2020; Belga, 2020).

Tijdelijke werkloosheid

Bij Airbus zijn ongeveer 3.000 Franse personeelsleden uit fabrieken in Toulouse,

Nantes en Saint-Nazaire technisch werkloos. Door de coronamaatregelen werd een productiestop ingevoerd, omdat het voor de werknemers niet haalbaar is om op de werkvloer de social distancing-regels na te leven. Bijgevolg werden sommige fabrieken gesloten. De administratieve medewerkers krijgen een aangepast werkschema en mogen van thuis uit werken. Sinds Pasen zijn de fabrieken in Broughton en Filton (het Verenigd Koninkrijk) weer opengegaan. Enkele weken nadat de vliegtuigproductie stilgelegd werd, zullen de werkzaamheden weer heropgestart worden (De Telegraaf, 2020; ANP producties, 2020; Garrelts, 2020).

Bij Boeing zijn eveneens de werkzaamheden stilgelegd. Op dit ogenblik is er een productiestop van de 787 Dreamliner in South Carolina. Ook de activiteiten in de staat Washington werden tijdelijk opgeschort. Boeing heeft zijn personeel de kans gegeven om vrijwillig op te stappen. De werknemers die op de oproep ingaan, krijgen een vergoeding. Op die manier wil Boeing de personeelskosten verlagen. Daarnaast zullen topman Calhoun en de voorzitter van de Raad van Bestuur tijdelijk geen loon meer krijgen. Ook zal er geen dividend meer worden uitgekeerd. Op die manier wil de vliegtuigbouwer geld besparen. Boeing wil de fabrieken zo snel mogelijk weer heropenen. Zo willen ze beginnen met de productie in de fabrieken, in en rond Seattle, weer opstarten. Waarschijnlijk zal Boeing op termijn moeilijke beslissingen moeten nemen over eventuele ontslagen (De Telegraaf, 2020; ANP producties, 2020; Garrelts, 2020; Belga, 2020; AD.nl, 2020)

Vaststelling

Door de pandemie ervaren vliegtuigbouwers negatieve gevolgen. Boeing en Airbus zijn in zekere mate afhankelijk van hun klanten (de luchtvaartmaatschappijen). Als de vraag naar passagiersvliegtuigen laag blijft, bestaat de kans dat zij op termijn hun productie moeten inkrimpen (De Telegraaf, 2020; ANP producties, 2020).

Sarah Van Casteren

Veiligheidsmaatregelen en aanbevelingen



Op bijna alle luchthavens wordt er veel aandacht besteed aan een duidelijke communicatie en signalisatie. De reizigers en het personeel worden op verschillende manieren geïnformeerd over de social distancing-regels. Daarnaast worden er controles uitgevoerd om na te gaan of iedereen de regels naleeft (Eindhoven Airport, 2020; Brussels Airport, 2020; Schiphol, 2020)

Voorzorg, communicatie en signalisatie

Op Eindhoven Airport wordt er informatie vermeld op posters, borden en schermen. Ook zijn er illustraties opgehangen en stickers op de vloer aangebracht. Boodschappen betreffende social-distancing-regels worden in verschillende talen in de luchthaven, de parkeergarage en de vliegtuigen omgeroepen. Daarnaast zet het personeel de valiezen in de 'baggage claim area' klaar om een drukte aan de band te voorkomen. Op Brussels Airport zijn dispensers met desinfecterende handgel aan de muren geïnstalleerd. De werknemers van Schiphol hebben voor de informatiebalies doorzichtige zeilen opgehangen. Uit voorzorg is ook het merendeel van de eet- en drinkgelegenheden gesloten (Eindhoven Airport, 2020; Brussels Airport, 2020; Schiphol, 2020)

Toezicht

Op Brussels Airport controleren de security en de federale politie of passagiers de regels wel effectief respecteren. Aan de verschillende ingangen van het luchthavengebouw

wordt nagegaan dat alleen reizigers het gebouw binnengaan, andere personen mogen de luchthaven niet in (Brussels Airport, 2020).

Gezondheidsverklaring en quarantaine

Sinds 17 april is een gezondheidsverklaring verplicht op Eindhoven Airport en Schiphol. Het is van toepassing op passagiers, die vanuit hoge risicogebieden naar Nederland reizen. Op luchthavens, in gebieden waar een groot risico op besmetting is, zullen reizigers voor het instappen een vragenlijst van de luchtvaartmaatschappij krijgen. Die moeten ze invullen en gedurende de volledige vlucht bij zich houden. Indien de passagier op de vragenlijst één keer het antwoord 'ja' invult, zal het personeel de reiziger op de vlucht weigeren. Nadat die passagiers op hun bestemming aangekomen zijn, moeten ze thuis nog twee weken in quarantaine. In België gebeurt hetzelfde, reizigers uit risicogebieden moeten minimaal twee weken in quarantaine (Eindhoven Airport, 2020; Brussels Airport, 2020; Schiphol, 2020).

Procedures bij een mogelijke besmetting

Zelfs net voor het instappen, kunnen passagiers met duidelijke symptomen van het coronavirus nog geweigerd worden door het personeel. Als een reiziger tijdens de vlucht symptomen van COVID-19 vertoont, zal de crew van het vliegtuig de luchthaven op de hoogte brengen. Meteen na aankomst zal de passagier door een medisch team worden opgevangen. Zij zullen de persoon onderzoeken en de ernst proberen in te schatten.

Vervolgens zal aan de crew van het vliegtuig en aan alle passagiers gevraagd worden om een passagierslocatiekaart in te vullen.

Als het werkelijk om een besmetting gaat, kunnen ze hen informeren (Brussels Airport, 2020).



Tips

Bij de heropstart van de luchtvaart worden de passagiers en het luchthavenpersoneel aangemoedigd om de veiligheids- en hygiëne regels strikt na te leven, want corona voorkomen is beter dan genezen. Het is belangrijk, omdat je hiermee niet alleen jezelf helpt maar ook anderen. Alleen samen kunnen we een verdere verspreiding van het virus voorkomen. Hieronder worden enkele tips beschreven waarmee reizigers rekening kunnen houden.

Iedereen kan voor een goede (hand)hygiëne zorgen door de handen regelmatig te wassen. Reizigers kunnen zelf een klein flesje desinfecterende handgel in hun handbagage meenemen. Daarnaast werd er reeds in verschillende luchthavens dispensers met desinfecterende handgel opgehangen waarvan men gratis gebruik kan maken. Verder kan je best zelf voor een lunchpakket en drank zorgen. Gebruik ook steeds je eigen materiaal. Vermijd bijvoorbeeld het gebruik van externe waterflessen door zoveel mogelijk van jouw waterfles te drinken. Om jezelf te beschermen, kan je handschoenen en een mondkapje dragen. Als je je ziek voelt, wordt het dragen van bescherming zeker aanbevolen. Zo kan je vermijden dat een medereiziger ook ziek wordt. Of beter, stel je vlucht uit totdat je genezen bent.

Op de luchthaven kan elke persoon zijn/haar bijdrage leveren door persoonlijk contact met anderen op drukke plaatsen en wachtrijen te vermijden. Probeer de nodige afstand te houden van andere reizigers en het personeel. Probeer hulp van luchthavenmedewerkers te voorkomen.

Hou altijd minimaal 1,5 meter afstand van elkaar. Leef alle richtlijnen na. Let niet alleen op jezelf maar maak ook anderen erop attent.

Luchtvaartmaatschappijen bieden alternatieve diensten aan die zeker en vast een meerwaarde bieden. Klanten kunnen bijvoorbeeld de check-in online doen. Zo kan je voorkomen dat je naar de check-in balie moet gaan. Als je over een (online) boardingpass bezit, kan je naar de douane gaan. Hier kunnen reizigers ervoor zorgen dat de douaniers hen tijdens de controle niet hoeven te helpen. Je kan proactief handelen door jezelf zo goed mogelijk voor te bereiden. Leg zelf jouw persoonlijke bezittingen (zoals metalen voorwerpen, elektronica enzovoort) in de voorziene bakken.

In normale omstandigheden is het aan de gate heel druk. Tijdens het boarden kan je best de eerste drukte vermijden. Luister aandachtig naar de instructies van de boardingagenten en probeer afstand te houden van elkaar. Ga niet te dicht bij andere reizigers staan en/of zitten. Daarnaast kan je het personeel aan de gate helpen door jouw eigen boardingpass te scannen en jouw identiteitsbewijs duidelijk aan hen te tonen.



Aan boord kan je bij aankomst zelf jouw stoel en tafeltje met een vochtig ontsmettingsdoekje schoonmaken. Vermijd veelvuldig contact met de crew van het vliegtuig. Gebruik ook steeds jouw eigen voorwerpen zoals koptelefoon en andere producten. Daarnaast kan je ook na de landing jouw steentje bijdragen door je eigen afval op te ruimen en het vliegtuig zo netjes mogelijk achter te laten.

Als je een aangekomen familielid of vriend komt ophalen, kan je beter niet in de aankomsthal wachten. De luchthaven raadt mensen aan om er in het begin nog weg te blijven. Je kan wel gebruik maken van de kiss & ride-zone of is het mogelijk om buiten de luchthaven of in de parkeergarage met elkaar af te spreken (Eindhoven Airport, 2020; Brussels Airport, 2020; Schiphol, 2020)

Bevindingen

Over het algemeen nemen verschillende luchthavens gelijkaardige voorzorgsmaatregelen. Ze zijn nodig om de verspreiding van het virus tegen te gaan. Ook bij de heropstart van de luchtvaartsector worden alle reizigers aanbevolen om de huidige regels strikt na te leven (Eindhoven Airport, 2020; Brussels Airport, 2020; Schiphol, 2020).

Sarah Van Casteren – Fré Vanhooren

In gesprek met Swissport

Vandaag interview ik Alyson Wauters (24) en Seppe Piessens (22). Alyson is teamleader bij Emirates en Seppe werkt voor Lufthansa. Ze werken beiden voor Swissport Belgium. Ik vraag hen naar de impact van het coronavirus op Brussels Airport en de beide maatschappijen, alsook de maatregelen en voorzorgen die Brussels Airport neemt.

Hoe heb je de laatste dagen bij Emirates ervaren?

Alyson: Iedereen probeerde zo normaal mogelijk te handelen en werken met elkaar. De sfeer was echter meer gespannen dan gewoonlijk. Richtlijnen van verschillende immigraties veranderden voortdurend, Timatic was niet up-to-date (systeem waarmee je verschillende regels omtrent paspoorten en visa voor verscheidene landen kan controleren). Dit zorgde voor chaos en verwarring.

De laatste dagen mochten Indiërs zelfs niet meer terug naar India, omdat ze vanuit België vertrokken. In Dubai werden restricties opgelegd, waardoor de staff van Emirates de laatste dagen ook niet meer naar Dubai kon vliegen, wat het nog moeilijker maakte om alles aan de mensen uit te leggen. De richtlijnen waren zelf voor ons niet duidelijk.

Heb je nog nieuws vernomen van Emirates en wanneer verwachten ze hun vluchten van- en naar Brussel te herenemen?

Alyson: Normaal gezien worden de vluchten hervat vanaf 1 juli. Zowel ochtend- als avondvluchten (EK heeft 2 vluchten per dag vanuit BRU). Emirates sloot niet uit, dat dit ook vroeger kon wanneer de situatie het toelaat.

Pas vanaf eind maart werd de ernst van de situatie ingezien, kregen de ticketingbalies plexiglas en werden de genomen maatregelen strikter en uiteindelijk ook toegepast – Seppe

Wanneer kreeg je het nieuws dat Emirates niet meer op Brussels Airport ging vliegen?

Alyson: We kregen het nieuws op 22 of 23 maart, een mailtje waarin stond dat Emirates met alle vluchten ging stoppen vanaf 25 maart. Oorspronkelijk waren er de vorige dagen ook al enkele vluchten gecancelled, wat we wel konden verwachten. Het was zelfs eerder afwachten tot wanneer ze hun operaties volledig gingen stilleggen. Maar toen het nieuws viel, was iedereen wel betreurd.

Welke maatregelen/voorzorgen zijn er op de luchthaven genomen?

Seppe: Tot eind maart waren die er niet. Handschoenen of maskers waren niet verplicht. We moesten enkel 1,5 meter afstand van elkaar houden en zelfs dat werd bijna niet gedaan, totdat de meeste maatschappijen hun vluchten hadden geannuleerd. Pas vanaf dan, werd de ernst van de situatie ingezien, kregen de ticketingbalies plexiglas, werden de genomen maatregelen strikter en uiteindelijk ook toegepast

Hoeveel vluchten vertrekken er normaal dagelijks en hoeveel vertrekken er nu nog?

Seppe: Momenteel vertrekken nog maar twee vluchten per dag. Lufthansa vliegt vanuit Brussels Airport normaal gezien naar München en Frankfurt, er zijn ook veel connecties naar Azië of Zuid-Amerika. Door het coronavirus zijn de vluchten naar München afgeschaft.

De twee vluchten per dag gaan naar Frankfurt om 10.45 uur en om 18.00 uur. Normaal gezien zijn vanuit Brussels Airport elf vluchten per dag en tijdens het hoogseizoen zestien.

Welke passagiers worden in Frankfurt toegelaten?

Seppe: In Duitsland zijn enkel Duitsers toegelaten of bewoners met een permanente verblijfsvergunning.

Zijn er speciale maatregelen door Lufthansa genomen op Brussels Airport

Seppe: Ze vliegen met kleinere toestellen (Embraer), voor de rest volgen ze de maatregelen die vanuit Brussels Airport werden opgelegd.

Zoals we kunnen afleiden uit het interview is de luchtvaart enorm getroffen door het coronavirus. Ook voor de werknemers van luchtvaartmaatschappijen is het een onduidelijke tijd. Er wordt veel gespeculeerd. Steeds worden nieuwe data om vluchten te laten vertrekken worden aangekondigd, maar het enige wat men kan doen is afwachten. Afwachten tot alles terug quasi normaal wordt en tot wanneer vluchten terug met regelmaat zullen uitgevoerd worden. Want wanneer dat zal zijn, kan niemand met zekerheid zeggen.



Nikita Vanfroyenhoven

Repatrieringen in het buitenland

COVID-19 verraste midden maart veel reizigers. Doordat vele landen hun grenzen geleidelijk aan sloten, werden luchtvaartmaatschappijen verplicht om hun vliegtuigen aan de grond houden. Hierdoor kwamen steeds meer reizigers vast te zitten in het buitenland. Om deze mensen naar huis te krijgen, proberen steeds meer overheden heuse repatriëringsacties op poten te zetten. Hiervoor worden vele luchtvaartmaatschappijen opgetrommeld om inwoners zo snel mogelijk terug thuis te krijgen.

De situatie in België

Op dit moment zijn er twee manieren, waarop Belgen via repatriëringsvluchten terug thuis kunnen geraken:

1. Ofwel komen landgenoten terug met Belgische carriers;
2. Ofwel kunnen landgenoten een zitje bemachtigen bij buitenlandse carriers door het Europees solidariteitsmechanisme (HLN, 2020).

Indien we naar de Belgische luchtvaartmaatschappijen kijken, die sinds midden maart geen commerciële vluchten meer hebben uitgevoerd, denken we natuurlijk in eerste instantie aan Brussels Airlines. Ondanks dat de reguliere vluchten sinds 21 maart zijn opgeschort, voerde de maatschappij ondertussen al 37 repatriëringsvluchten uit (HLN, 2020).



Een andere maatschappij, die de voorbije weken repatriëringsvluchten heeft uitgevoerd, is Air Belgium. Het bedrijf werkt samen met de Belgische staat, maar heeft ook haar diensten aan de Franse overheid aangeboden.

Om zoveel mogelijk inwoners naar hun thuisbestemming te krijgen (La Nouvelle Gazette, 2020).

Normaal gezien vliegt Air Belgium enkel op Guadeloupe en Martinique, maar omwille van de corona-repatrieringen is de maatschappij genoodzaakt om vluchten te organiseren naar bestemmingen, die ze anders niet aandoen. Zo voerde Air Belgium op 25 maart repatriëringsvluchten uit naar Senegal en Gambia. Voor Air Belgium waren dit de eerste repatriëringsvluchten naar West-Afrika (Flight level, 2020).

Gestrande reizigers

Volgens de officiële cijfers werden al meer dan 5.000 Belgen gerepatriëerd vanuit het buitenland. Maar tot op de dag van vandaag zitten er echter nog steeds vele landgenoten vast (Diplomatie, 2020; HLN, 2020).

Zo is er momenteel een probleem met Marokkaanse Belgen. Velen van hen bezitten de dubbele nationaliteit, waardoor ze officieel onder de Marokkaanse wet vallen wanneer ze in Marokko zijn.

Volgens de officiële cijfers werden al meer dan 5.000 Belgen gerepatriëerd vanuit het buitenland.

Omdat Marokko besloten heeft om zijn grenzen te sluiten, zijn dus meer dan 4.000 Marokkaanse Belgen gestrand in het land (Decuyper, Vanoverschelde & De Vroey, 2020).

Zelf gestrand?

Zit u als Belg nog vast in het buitenland? Dan kan u terecht op het nummer +32(0)2 501 40 00 tussen 8.00 uur en 20.00 uur op werkdagen en van 10.00 uur tot 18.00 uur in het weekend en op feestdagen. Daarnaast kan u ook terecht op de Facebookpagina van Diplomatie Belgium van 7.00 uur tot middernacht (Diplomatie, 2020).

Chelsea Slegers

Nakende faillissementen in de luchtvaartsector

Ontelbare reisbeperkingen, vliegtuigen die aan de grond staan en vliegtuigproducenten die geen vliegtuigen meer produceren. Het lijkt steeds meer een straatje zonder eind.

Als rechtstreeks gevolg van de vele genomen maatregelen tijdens deze coronacrisis, dreigen verschillende carriers vandaag de dag onderuit te gaan. De luchtvaartmaatschappijen die voor de crisis al kampten met financiële moeilijkheden, krijgen het steeds moeilijker en schommelen zelfs op het randje van een faillissement. Zo schatte IATA het omzetverlies binnen de sector ondertussen op meer dan 300 miljard dollar (IATA, 2020; HBVL, 2020).

Bedrijven in problemen

Op 21 april 2020, een bom in op de sector. De eerste grote carrier 'Virgin Australia' is bezweken onder de druk van het coronavirus. Het bedrijf, dat een schuld van meer dan 5 miljard Australische dollar heeft, vroeg de Australische regering eerder deze maand om hulp. De regering weigerde echter hulp te bieden, omdat Virgin Australia grotendeels in buitenlandse handen is. Hierdoor werd het bedrijf genoodzaakt om bescherming tegen zijn schuldeisers te vragen (Virgin Australia, 2020; HLN, 2020; Libération, 2020).

Na het faillissement van Virgin Australia blijven steeds meer nieuwe berichten binnen stromen over carriers die de boeken moeten neerleggen.

Zo vroegen de Deense en de Zweedse tak van Norwegian, op hetzelfde moment als Virgin Australia, het faillissement aan. Zweden en Denemarken besloten om geen staatssteun te verlenen, waardoor er volgens de dochtermaatschappijen niets anders opzat dan de boeken neer te leggen. Hierbij dreigen meer dan 4.700 mensen hun job te verliezen (Luchtvaartnieuws.nl, 2020; KVE, 2020).

Op 22 april, moest ook Air Mauritius bescherming vragen tegen zijn schuldeisers. Het bedrijf was al sinds het begin van dit jaar bezig met herstructureringen om het hoofd boven water te houden. Onder meer door de sluiting van de grenzen en de vele reisbeperkingen, was het voor het bedrijf te moeilijk om zijn activiteiten verder te zetten (Air Mauritius, 2020).

Brussels Airlines vroeg in maart voor 200 miljoen euro steun aan de federale regering, hierover is tot op heden nog geen beslissing genomen

Staatsteun

Vele luchtvaartmaatschappijen rekenen op een financiële noodsteun van hun overheid. Deze staatssteun is broodnodig om het voortbestaan van hun bedrijf te verzekeren.



Daarentegen bevinden andere maatschappijen zich in een heel moeilijke positie. Sommigen vrezen ervoor dat ze zelfs met de noodsteun hun geldproblemen niet kunnen oplossen. Zij weten op dit ogenblik nog niet of ze al dan niet de boeken zullen moeten neerleggen. Inmiddels hebben luchtvaartmaatschappijen zoals Virgin Australia en dochterbedrijven van Norwegian al naar de buitenwereld gecommuniceerd dat ze het faillissement zullen aanvragen. Verder in deze speciale editie zal meer informatie gegeven worden over de mogelijkheden bij financiële noodsteun (Virgin Australia, 2020; KVE, 2020).

Toekomst?

Het coronavirus hakt steeds dieper in op de luchtvaartsector. Ondanks dat al enkele bedrijven gevallen zijn, is het einde van de tunnel nog niet in zicht. Er zullen nog bedrijven bezwijken aan deze economische crisis, maar toch is het belangrijk om hoopvol naar de toekomst te kijken.

Chelsea Slegers

Financiële noodsteun voor luchtvaartmaatschappijen

Door de coronacrisis houden luchtvaartmaatschappijen hun vliegtuigen aan de grond. De verliezen zijn enorm en daarom proberen ze hun kosten zo laag mogelijk te houden. Voor sommige luchtvaartmaatschappijen is dat niet voldoende om het hoofd boven water te houden. Om die reden vragen ze financiële noodsteun aan de overheden (KVE, 2020; Belga, 2020; Ponsaerts, 2020; De Jong, 2020).

Aanvragen voor staatssteun

Voorzitter Davignon, van Brussels Airlines, vermoedt dat de luchtvaartmaatschappij financiële steun van de Belgische staat zal ontvangen, omdat de luchtvaartsector een strategische en economische meerwaarde biedt aan de Belgische economie. Momenteel zijn er gesprekken aan de gang over een eventuele lening. Het aangevraagde bedrag is nog niet bekend. Er wordt gesuggereerd dat het om 290 à 300 miljoen euro gaat. Daarnaast heeft Brussels Airlines de overheid ook gevraagd om voorlopig de loonkost over te nemen (Belga, 2020).



Zonder de broodnodige staatssteun bestaat de kans dat de schulden zich opstapelen en dat op termijn veel jobs verloren gaan. Enkele luchtvaartmaatschappijen riskeren zelfs om failliet te gaan.

De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa wordt met dezelfde uitdaging geconfronteerd. Lufthansa zal omwille van de pandemie staatssteun aanvragen. Nu het merendeel van hun vliegtuigen aan de grond staat, zijn er geen inkomsten meer. De kosten blijven gewoon stijgen. Topman Spohr maakte bekend dat de luchtvaartmaatschappij elk uur

ongeveer een miljoen euro van de liquiditeitsreserve kwijtraakt. Intussen heeft Lufthansa de overheden van Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk al aangesproken over de hoognodige financiële steun. De luchtvaartmaatschappij zou zo'n 5 miljard euro vragen (KVE, 2020).

Ook bij andere luchtvaartmaatschappijen daalt het reservegeld snel. De Franse overheid zal 4 miljard euro aan noodsteun vrijhouden voor Air France. Experts vrezen echter dat 4 miljard niet voldoende zal zijn om de opgelopen schade te dekken. Daarnaast werd bekendgemaakt dat luchtvaartmaatschappij KLM onderhandelingen voert met de Nederlandse staat over een eventuele staatssteun. KLM zou ongeveer 2 miljard euro nodig hebben (Ponsaerts, 2020; De Jong, 2020).



Kostenverlaging

Verschillende luchtvaartmaatschappijen namen al ingrijpende beslissingen om de oplopende kosten zoveel mogelijk te beperken. Op die manier hopen ze het hoofd boven water te houden. De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa gaat tientallen vliegtuigen uit de vloot halen, waardoor de capaciteit vermindert. Daarnaast werd besloten om het netwerk van de dochtermaatschappij Eurowings te verkleinen. Ook Brussels Airlines schrapt al zeker tot en met volgend jaar meerdere vliegroutes. Verder heeft luchtvaartmaatschappij KLM recent laten weten, dat topman Elbers zelf heeft voorgesteld om de uitkering van een hogere bonus te schrappen. De topman van KLM wil in deze tijden vooral aandacht schenken aan het voortbestaan van de luchtvaartmaatschappij. Hij wil dat het geld voor noodzakelijke doeleinden wordt gebruikt

Verklaring

De onderhandelingen tussen de luchtvaartmaatschappijen en de overheden verlopen langzaam, omdat meerdere sectoren (zoals evenementen, horeca, toerisme, handel enzovoort) getroffen zijn door deze crisis. Veel bedrijven hopen financiële steun te krijgen van de staat. De overheden zullen moeilijke beslissingen moeten nemen (HLN, 2020; De Jong 2020).

Nu is de vraag: hoeveel krijgt de luchtvaartsector in verhouding tot andere sectoren? Bij die beslissing zal telkens rekening gehouden worden met het economische en strategische belang van de sector (en/of bedrijf) voor de economie van het land. Het is alvast zeker dat de verliezen zullen toenemen, zolang de crisis aanhoudt. Momenteel is het nog niet duidelijk voor hoeveel procent de overheden garant zullen staan voor de leningen (KVE, 2020; Belga, 2020; Ponsaerts, 2020; De Jong, 2020).

Daarentegen vinden milieuorganisaties financiële noodsteun aan luchtvaartmaatschappijen tegenstrijdig, omdat de sector volgens hen niet voldoende inspanningen levert om de klimaatproblemen op te lossen. Om die reden willen meerdere milieuorganisaties betrokken worden bij de gesprekken. Volgens hen mag de luchtvaart staatssteun krijgen, maar moet de sector na de coronacrisis wel meer aandacht besteden aan duurzaamheid (JG, 2020).

Uitdaging

De pandemie is een enorme uitdaging. Vele luchtvaartmaatschappijen doen er alles aan om de kosten te verlagen, maar alsnog kunnen sommigen de crisis niet alleen aan. Zonder de broodnodige staatssteun bestaat de kans dat de schulden zich opstapelen en dat op termijn veel jobs verloren gaan. Enkele luchtvaartmaatschappijen riskeren zelfs om failliet te gaan. De overheden melden dat ze de negatieve impact zo veel mogelijk willen beperken. Daarom zullen zij prioriteiten stellen en ernaar handelen. Er wordt verwacht dat de gevolgen van de crisis nog relatief lang voelbaar zullen zijn. De sector gaat veel inspanningen moeten leveren, om terug de situatie te bekomen van voor de pandemie (KVE, 2020; Belga, 2020; Ponsaerts, 2020; De Jong, 2020)

Sarah Van Casteren

OPINIE

De luchtvaartsector van de toekomst

Hoe moet het nu verder? Gaan we gewoon terug naar de tijd van vroeger of zullen er 'draconische maatregelen' genomen worden?



De luchtvaartsector zoekt momenteel naar manieren om de veiligheid van de passagiers te waarborgen na de coronacrisis. Daarnaast zijn er in de sector veel twijfels over hoe ze er financieel uit zullen komen. Er wordt veel gespeculeerd, maar één ding is zeker: de wereld zal er anders uitzie.

Als luchtvaartmaatschappijen terug vluchten gaan organiseren, zal dat op een progressieve manier moeten.

De voorstellen

Op dit moment zijn al verschillende maatregelen voorgesteld, de ene is uiteraard al beter dan de andere.

Een populair voorstel is het massaal uitvoeren van COVID-19-sneltesten voor iedere vlucht. Een mooi voorbeeld hiervan is Emirates, zij voerde namelijk al testen uit op haar vluchten. Als de capaciteit er is, willen zij iedereen voor elke vlucht testen en van een COVID-19 testcertificaat de vereiste maken (Frost, 2020; HLN, 2020). Een ander voorstel is de kiosken van Etihad in Abu Dhabi (Frost, 2020; HLN, 2020). Zij testen op dit moment de temperatuur, hartslag en ademhalingsnelheid van reizigers in de luchthaven. Deze testen maken tegenwoordig deel uit van het incheckproces en moeten voorkomen dat zieke reizigers mee op de vlucht mogen stappen.

Hoewel er veel te zeggen valt over het massaal testen van mensen, is het nog de vraag of dit in realiteit haalbaar is. Alleen al in België is een tekort aan testmateriaal, waardoor velen gewoonweg uit te boot vallen om getest te worden. Het is gemakkelijk om nu testen uit te voeren op de luchthavens, omdat ze er op dit moment verlaten bij liggen. Hoe zal het echter zijn als de luchthavens terug volgepakt zitten met mensen?

De Italiaanse fabrikant Aviointeriors heeft ook een voorstel ingediend (Luitwieler, 2020). Zij hebben een vliegtuigmodel gecreëerd, waarbij een soort plexiglas wordt geplaatst tussen de stoelen (Luchtvaartnieuws.nl, 2020). Het is gelijkaardig aan het voorstel van Easyjet (Makortoff, 2020). Zij stellen voor om de middelste rij stoelen vrij te houden om te voldoen aan de social distancing-regels. Hiermee gaat natuurlijk gepaard, dat het aanbod stoelen zal worden afgebouwd. Dit oogst wel kritiek bij maatschappijen zoals Ryanair.

O’Leary, topman van Ryanair, is eerder voorstander van het verplicht dragen van mondkapjes en het meten van de lichaamstemperatuur (De Standaard, 2020)

Hoe moet het nu verder?

Ondanks dat landen binnenkort geleidelijk aan hun grenzen terug zullen openen, zal er toch een soort bewustzijn overblijven van het coronavirus. Mensen weten dat het virus in mindere mate nog aanwezig zal blijven en ze zullen nog een hele tijd bezorgd zijn over hun veiligheid en gezondheid. Om dit te counteren zal de luchtvaartsector dit fenomeen niet in de doofpot mogen stoppen.

Dit kan ook averechts werken, waardoor mensen helemaal niet meer geneigd zullen zijn om te reizen.

Als luchtvaartmaatschappijen terug vluchten gaan organiseren, zal dat op een progressieve manier moeten. Een voorbeeld: vluchten die normaal 5 keer per week van de ene bestemming naar de andere vliegen, zullen dit nog maar 2 keer per week doen.

Daarbij zullen de eerste vluchten vermoedelijk business-vluchten zijn, voor mensen die moeten reizen voor hun werk.

Daarnaast is het de vraag of vliegtickets effectief duurder gaan worden of niet. In de volksmond wordt tegenwoordig massaal gespeculeerd dat de vliegtickets goedkoper zullen worden. Hierbij redeneren ze dat de luchtvaartsector verliezen heeft gemaakt en dit gaat moeten compenseren. De topman van IATA, Alexandre de Juniac, ziet dit echter anders. Hij liet eerder deze week weten, dat de tijd van goedkoop vliegen voorbij is (HLN, 2020; Het Nieuwsblad, 2020).

Hoewel de luchtvaartsector inderdaad enorme verliezen aan het oplopen is, moeten we realistisch blijven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen het zich niet permitteren om meteen met prijzen te gaan gooien. Mensen verwachten maatregelen. De angst om besmet te raken met eender welk virus, zal er na de coronacrisis nog steeds inzitten.

Deze maatregelen kosten tijd en vooral geld. Carriers en luchthavens hebben namelijk infrastructuur en middelen nodig om zich aan social distancing te kunnen houden. Luchtvaartmaatschappijen kunnen niet alleen opdraaien voor deze kosten, de consument zal er ook voor moeten bijbetalen.

Stel: een carrier besluit om minder zetels te bezetten om zo te voldoen aan social distancing, automatisch zal het aanbod aan zetels verminderen. Dit in combinatie met een hoge vraag aan vliegtickets – want ja, mensen zullen uiteindelijk wel terug willen reizen – zorgt ervoor dat de vliegtickets sowieso duurder gaan worden.



Daarnaast zien we nu al dat het aantal carriërs momenteel aan het slinken is, door enkele faillissementen binnen de sector. Dit zorgt onrechtstreeks voor verschuivingen binnen de sector en kan op langere termijn, afhankelijk van hoe de markt reageert, invloed hebben op het aantal aangeboden vluchten.

We mogen echter niet getreurd blijven. De luchtvaartsector verdient ons vertrouwen en zal zich op lange termijn herstellen. Misschien een beetje verzwakt en niet meer met dezelfde mindset als ervoor, maar uiteindelijk zal alles wel terug op zijn pootjes terecht komen. Time will tell.

Chelsea Slegers

De globale gezondheids crisis is voor de luchtvaartsector in een existentiële crisis veranderd. Na de aanslagen op de Twin Towers in 2001; de financiële crisis van 2008 en de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjallajökull in 2010, zorgt de uitbraak van COVID-19 opnieuw voor heel wat zorgen in de sector. Meer dan ooit tevoren lijkt dit een scharnierpunt in de luchtvaartgeschiedenis te worden.

In België, verloren de regionale luchthavens van Oostende en Deurne afgelopen maand bijna de helft van hun passagiers in vergelijking met maart 2019. Het personeel werkt er aan een minimumbezetting. Daarentegen zijn de cargo-afdelingen in volle bloei. Op de luchthaven van Luik bijvoorbeeld, wordt massaal medisch materiaal getransporteerd richting andere Europese landen.

Nationale luchtvaartmaatschappijen, zoals Brussels Airlines, hebben staatssteun aangevraagd. De Belgische federale regering heeft daar nog geen antwoord op gegeven. In Zuid-Afrika werd de steun geweigerd, South African Airways staat nu hetzelfde lot te wachten als Virgin Australia en Air Mauritius namelijk een faillissement. Diverse milieuorganisaties eisen dat staatssteun pas wordt toegekend, als de maatschappijen zich ertoe verbinden om zich na de coronacrisis te engageren in een meer ecologische werking van de luchtvaart.

Naast de economische gevolgen van deze crisissituatie, staat de volledige werkwijze van de sector voor een hele hoop denkoefeningen. Wat bijvoorbeeld met social distance? IATA, de wereldorganisatie van de sector, liet weten dat ze weer nieuwe maatregelen zullen aankondigen. Wat deze maatregelen exact zijn, is nog onduidelijk. De luchtvaartmaatschappijen komen zelf ook met ideeën af. De topman van lagekostenmaatschappij Easyjet, stelde voor om één stoel vrij te laten tussen de passagiers op het vliegtuig. Het is duidelijk dat op alle niveaus toekomstplannen worden voorbereid en visies met elkaar worden gedeeld. De luchtvaartsector staat voor een moeilijke periode, maar die komt ze – met de nodige aanpassingen en opoffering – te boven.

Fré Vanhooren



MEDEWERKERS



Fanny Druetz - Eindredacteur



Bibi Bert - Graficus



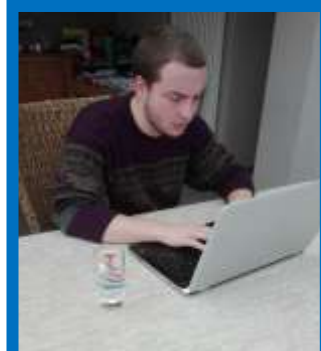
Marika Temmerman - Taalredacteur



Hayk Sahakyan - Taalredacteur



Angélique May del Villar - Taalredacteur



Fré Vanhooren - Journalist



Chelsea Slegers - Journalist



Sarah Van Casteren - Journalist



Githa de Jamblinne de Meux - Journalist



Nikita Vanfroyenhoven - Journalist

FIGUREN

Figuur 1: Jet plane under blue sky, (Pikrepo, z.j)

Figuur 2: Nuages vue du Plane (Joelfotos via Pixabay, 2016)

Figuur 3: Free photo of cloud, sky, flying, airplane, plane, aircraft, aviation, flight, blue, clouds (Pxhere, 2017)

Figuur 4: De terminal van de internationale luchthaven van Luik (Omondi, 2016)

Figuur 5: Luik Airport (Panoramio, 2017)

Figuur 6: Hoeveelheid CO2 uitstoot per vakantie (Milieu Centraal, z.j.).

Figuur 7: Klimaatvrijdag (Jasmin Sessler via Pixabay, 2019)

Figuur 8: Vliegtuigproductie van Airbus (Airbus, z.j.)

Figuur 9: Luchthaven London Heathrow (Belga, 2020)

Figuur 10: Luchthaven van Eindhoven (Eindhoven Airport, 2020)

Figuur 11: Hand Sanitizer (Riya via Pixabay, 2020)

Figuur 12: Seppe Piessens aan de ticketingbalie (Vanfroyenhoven N., 2020)

Figuur 13: Brussels Airlines (Tintin), Airbus A320-214, OO-SNB (Rolf H. via Wikimedia Commons, 2017)

Figuur 14: Airplanes in the night sky (NicholasJF21 via Wikipedia Commons, 2013)

Figuur 15: Vliegtuig van Air France (Air France, z.j.)

Figuur 16: Airplane, Flying, Aircraft, sunset, airplane (Peakpx, z.j)

Figuur 17: Airbus A350-941 banner (Yvww via Wikimedia Commons, 2017)

Figuur 18: Free photo of silhouette, sky, sunset, dawn, travel, airplane, aircraft, airline, aviation, (Pxhere, 2017)

Figuur 19: Free photo of sky, fly, travel, aircraft, line, flight, banner, holiday, and blue lighting. (PxHere, 2017)

Gochel, L. (2020, 20 januari). « Effet Alibaba » à liege Airport : 362 millions de colis en 2019. Geraadpleegd op woensdag 22 april 2020 via Gopress Academic

Barattini, S. (2019, 30 december). 2020 : l'année des grands travaux pour Liège Airport. Geraadpleegd op woensdag 22 april 2020 via Gopress Academic

Het Nieuwsblad. (2020, 14 april). Luikse luchthaven wordt WHO-draaischijf voor distributie van medisch materiaal. Geraadpleegd op woensdag 22 april 2020 via Gopress Academic

Barattini, S. (2020, 6 april). De véritables ponts humanitaires à Liege Airport. Geraadpleegd op woensdag 22 april 2020 via Gopress Academic

Schepens. (2019). Nog altijd meer dan 400.000 doden door luchtverontreiniging in Europa. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/10/15/bijna-500-000-doden-door-luchtverontreiniging-in-europa/>

Torfs. (2020). Spectaculaire daling van het autoverkeer heeft "duidelijk positief effect op onze luchtkwaliteit". Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/03/26/corona-en-luchtkwaliteit/>

TT. (2020). Luchtkwaliteit drastisch verbeterd door lockdown-maatregelen: "Bijna zoals autoloze zondag". Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/binnenland/luchtkwaliteit-drastisch-verbeterd-door-lockdown-maatregelen-bijna-zoals-autoloze-zondag-af2c9b4a/>

IQAir (2020). World most polluted cities 2019 (PM2.5). Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities?continent=59af92ac3e70001c1bd78e52&country=&state=&page=1&perPage=50&cities=>

Dumoulein, V. & Van den Eede, D. (2019). Dit zijn de 50 meest vervuilde steden ter wereld. In België krijgt Oost-rozebeke slechtste rapport. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/wetenschap-planeet/dit-zijn-de-50-meest-vervuilde-steden-ter-wereld-in-belgie-krijgt-oostrozebeke-slechtste-rapport-ab12ebc9/>

Vlaamse milieumaatschappij. (2020). Betere luchtkwaliteit door coronacrisis?. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.vmm.be/nieuwsbrief/april-2020/betere-luchtkwaliteit-door-coronacrisis>

Belga . (2020). Belgapress. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <http://www.belga.be/nl/>

Vliegtijd.nl. (2020). Vliegtijd Peru. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.vliegtijd.nl/vliegtijd-peru/>

Milieu Centraal. (z.j.). Vliegen of ander vakantievervoer?. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.milieu-centraal.nl/duurzaam-vervoer/vliegen-of-ander-vakantievervoer/>

kv. (2020). Greta Thunberg: "Coronavirus bewijst dat wereld 'snel kan reageren op crisis". Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/greta-thunberg-coronavirus-bewijst-dat-wereld-snel-kan-reageren-op-crisis-a57cf6cb/>

AD.nl. (2020, 21 maart). Topman van Boeing ontvangt voor de rest van het jaar geen loon meer. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.hln.be/geld/economie/topman-van-boeing-ontvangt-voor-de-rest-van-het-jaar-geen-loon-meer-acf9601c/>

Airbus. (z.j.). Production. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.airbus.com/aircraft/how-is-an-aircraft-built/production.html>

ANP producties. (2020, 11 april). Toeleverancier Boeing stuurt veel personeel tijdelijk weg. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/479289096/toeleverancier-boeing-stuurt-veel-personeel-tijdelijk-weg>

Belga. (2020, 3 april). Boeing verliest miljardenorder voor 737 MAX-vliegtuigen. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/boeing-verliest-miljardenorder-voor-737-max-vliegtuigen-a825e8f8/>

Belga. (2020, 2 april). Boeing laat werknemers vrijwillig vertrekken. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/boeing-laat-werknemers-vrijwillig-vertrekken-a0da3b26/>

De Telegraaf. (2020, 17 april). GE schrapt bestelling 69 Boeings. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/1460712260/ge-schrapt-bestelling-69-boeings>

De Telegraaf. (2020, 17 maart). Coronavirus legt productie Airbus stil. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/1102096681/coronavirus-legt-productie-airbus-stil>

De Telegraaf. (2020, 17 april). Airbus stuurt tijdelijk 3000 Franse werknemers naar huis. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/773094867/airbus-stuurt-tijdelijk-3000-franse-werknemers-naar-huis>

Garrelts, M. (2020, 2 april). 'Boeing mikt op vrijwillig vertrek van werknemers'. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/489866928/boeing-mikt-op-vrijwillig-vertrek-van-werknemers>

JG & kVE. (2020, 8 april). Boeing vindt twee nieuwe softwarefouten in Boeing 737 MAX. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/boeing-vindt-twee-nieuwe-softwarefouten-in-boeing-737-max-a5175403/>

Redactie DFT. (2020, 6 april). Geplaagd Boeing legt productie van 787 in Charleston stil. Geraadpleegd op 20 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/348377447/geplaagd-boeing-legt-productie-van-787-in-charleston-stil>

Belga. (2020, 26 maart). Nieuwe hygiëneregels voor passagiers wanneer luchtvaart herneemt. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/reizen/nieuwe-hygienerregels-voor-passagiers-wanneer-luchtvaart-herneemt-ad9c550a/>

Belga. (2020, 14 april). Ruim de helft minder passagiers op Heathrow in maart. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/ruim-de-helft-minder-passagiers-op-heathrow-in-maart-a63f9707/>

Brussels Airport. (2020, 20 april). Info over het Coronavirus. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.brusselsairport.be/alerts/nl/are-you-worried-about-the-coronavirus>

Eindhoven Airport. (2020, 8 april). Maatregelen op Eindhoven Airport om te informeren over afstand houden. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://nieuws.eindhovenairport.nl/187751-maatregelen-op-eindhoven-airport-om-te-informeren-over-afstand-houden>

Emirates. (z.j.). Facebookpagina Emirates: foto's. Geraadpleegd op 21 april 2020 via https://www.facebook.com/pg/Emirates/photos/?ref=page_internal

HAA. (2020, 20 april). Duitse luchtvaartsector stelt voor mondklappers te verplichten aan boord. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/reizen/duitse-luchtvaartsector-stelt-voor-mondklappers-te-verplichten-aan-boord-a92ee097/>

KVE. (2020, 16 april). Toont deze airline wat de toekomst is voor luchtvaartsector? Coronatesten voor vertrek, passagiers met mondklapper aan boord. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/toont-deze-airline-wat-de-toekomst-is-voor-luchtvaartsector-coronatesten-voor-vertrek-passagiers-met-mondklapper-aan-boord-aa6b4350/>

Kv. (2020, 20 april). Honden getraind om coronavirus op te sporen. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.hln.be/wetenschap-planeet/dieren/honden-getraind-om-coronavirus-op-te-sporen-a3fb3cf7/>

Schiphol. (2020, 11 april). Schiphol en het coronavirus. Geraadpleegd op 21 april 2020 via <https://www.schiphol.nl/nl/pagina/coronavirus/>

Air France. (z.j.). Facebookpagina Air France: foto's. Geraadpleegd op 22 april 2020 via https://www.facebook.com/pg/airfrance/photos/?ref=page_internal

Belga. (2020, 10 april). Brussels Airlines zal staatssteun krijgen, verwacht voorzitter. Geraadpleegd op 22 april 2020 via https://www.standaard.be/cnt/dmf20200410_04919286

De Jong, Y. (2020, 8 april). '€4 miljard staatssteun niet voldoende voor Air France'. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/1533884331/4-miljard-staatssteun-niet-voldoende-voor-air-france>

De Jong, Y. (2020, 18 april). KLM trekt omstreden bonusplan topman in. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.telegraaf.nl/financieel/845607195/klm-trekt-omstreden-bonusplan-topman-in>

HLN. (2020, 10 april). Brussels Airlines schrapt acht vliegroutes. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.hln.be/de-krant/brussels-airlines-schrapt-acht-vliegroutes-a682c851/>

JG. (2020, 8 april). Milieubewegingen roepen op om luchtvaart enkel te steunen als ze klimaatcrisis aanpakt. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/binnenland/milieubewegingen-roepen-op-om-luchtvaart-enkel-te-steunen-als-ze-klimaatcrisis-aanpakt-adf51307/>

KVE. (2020, 8 april). Lufthansa verliest door coronacrisis elk uur een miljoen euro. Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.hln.be/geld/economie/lufthansa-verliest-door-coronacrisis-elk-uur-een-miljoen-euro-a13a4783/>

Ponsaerts, S. (2020, 6 april). In de luchtvaart wordt de ravage enorm: "Air France krijgt 4 miljard van de Franse staat, KLM 2 miljard van de Nederlandse. Miljard, hé! Ook wij gaan iets moeten doen". Geraadpleegd op 22 april 2020 via <https://www.hln.be/geld/economie/in-de-luchtvaart-wordt-de-ravage-enorm-air-france-krijgt-4-miljard-van-de-franse-staat-klm-2-miljard-van-de-nederlandse-miljard-he-ook-wij-gaan-iets-moeten-doen-a9efe381/>

Pearce, B. (2020, 14 april). COVID- 19: Updated impact assessment. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-fourth-impact-assessment/>

HLN. (2020, 21 april). Vliegmaatschappij Virgin Australia bezwijkt door coronacrisis. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/vliegmaatschappij-virgin-australia-bezwijkt-door-coronacrisis-a088ab27?fbclid=IwAR002IsbvXKumGsP2JRCb7CTxZH4puUpPVZe7Mt2u7VLKKdkDNPVXhfjwL8>

Libération. (2020, 21 april 2020). La compagnie aérienne Virgin Australia terrassée par le coronavirus. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://academic.gopress.be/Public/index.php?page=archive-article&issueDate=2020-04-21&articleOriginalId=httpwwwliberationfropoint6165977824521042020-00000&q=%22virgin%20australia%22>

Virgin Australia. (2020, 21 april 2020). Virgin Australia enters voluntary administration. Geraadpleegd 23 april 2020 via <https://newsroom.virginaustralia.com/release/virgin-australia-enters-voluntary-administration>

Ketels, C. (2020, 27 februari). Luchtvaartsector vreest voor grootste financiële crisis in jaren door coronavirus. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/02/26/luchtvaartsector-vreest-voor-grootste-financiele-crisis-in-jaren/>

Luchtvaartnieuws. (2020, 20 april). Dochterbedrijven Norwegian failliet: groot deel personeel op straat. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/dochterbedrijven-norwegian-failliet-groot-deel-personeel-op-straat>

KVE. (2020, 20 april). Dochterbedrijven van airline Norwegian vragen faillissement aan, duizenden jobs in gevaar. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.hln.be/geld/economie/dochterbedrijven-van-airline-norwegian-vragen-faillissement-aan-duizenden-jobs-in-gevaar-ab29b682/>

Air Mauritius. (21 april 2020). Statement from joint administrators. Geraadpleegd op 23 april 2020 via https://www.airmauritius.com/docs/default-source/airmauritius_news/statement-from-the-joint-administrators.pdf?sfvrsn=c0dece2d_2

Van Woerkom, K. (22 april 2020). Air mauritius volgend slachtoffer coronacrisis. Geraadpleegd op 23 april 2020 via <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/air-mauritius-volgende-slachtoffer-coronacrisis>

Luchtvaartnieuws.nl. (16 april 2020). Zuid- Afrikaanse regering stopt met financiering South African Airways. Geraadpleegd op 23 april 2020 via [luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/zuid-afrikaanse-regering-stopt-met-financiering-south-african-airways](https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/zuid-afrikaanse-regering-stopt-met-financiering-south-african-airways)

Luitwieler, N. (2020, 21 april). Ziet reizen er straks zo uit?. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/18/technologie/ziet-vliegen-er-straks-zo-uit>

HLN. (2020, 22 april). IATA- Topman: “tijd van goedkoop vliegen is voorbij”. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/iata-topman-tijd-van-goedkoop-vliegen-is-voorbij-adebd5b8/>

Het Nieuwsblad. (2020, 22 april). IATA- Topman: “tijd van goedkoop vliegen is voorbij”. Geraadpleegd op 24 april 2020 via https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200422_04930861

Frost, N. (2020, 16 april). Express covid-19 testing may become the new nom before flying. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://qz.com/1838670/covid-19-testing-may-become-the-new-normal-at-airports/>

HLN. (2020, 16 april). Toont deze airline wat de toekomst is voor luchtvaartsector? Coronatesten voor vertrek, passagiers met mondkap aan boord. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/buitenland/toont-deze-airline-wat-de-toekomst-is-voor-luchtvaartsector-coronatesten-voor-vertrek-passagiers-met-mondmasker-aan-boord-aa6b4350/>

De Standaard. (2020, 22 april). Ryanair vliegt niet met ‘idiote’ regel rond social distancing. Geraadpleegd op 24 april 2020 via https://www.standaard.be/cnt/dmf20200423_04932071

Makortoff, K. (2020, 16 april). EasyJet may ditch middle seats when flights return. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://skift.com/2020/04/16/easyjet-may-ditch-middle-seats-when-flights-return/>

HLN. (2020, 7 april). Al meer dan 5.000 Belgen gerepatrieerd uit buitenland: “Grootste repatriëringsactie ooit van Belgische overheid”. geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://www.hln.be/nieuws/binnenland/regering-haalde-al-5-000-belgen-terug-naar-ons-land-ad84e571/>

HLN. (2020, 17 april). Brussels Airlines repatrieerde ruim 6.000 mensen. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://academic.gopress.be/Public/index.php?page=archive-article&issueDate=2020-04-17&articleOriginalId=httpswwwwhinbeopoint1792380710417042020-00000&q=%22repatri%C3%ABring%22>

La Nouvelle Gazette. (2020, 6 april). Air Belgium a rapatrié 4.000 voyageurs bloquées. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://academic.gopress.be/Public/index.php?page=archive-article&issueDate=2020-04-06&articleOriginalId=spcharsudpressed-20200405-gfrqlq6042020-00000&q=%22air%20belgium%22>

Galindo, G. (2020, 22 april). Coronavirus: Hundreds flown back to Belgium from Latin America. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://academic.gopress.be/Public/index.php?page=archive-article&issueDate=2020-04-22&articleOriginalId=httpwwwbrusselstimescomopoint1769417050922042020-00000&q=%22air%20belgium%22>

Flightlevel.be. (2020, 25 maart). Air Belgium voert repatriëringsvluchten uit naar Senegal en Gambia. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://flightlevel.be/60143/air-belgium-voert-repatriering-vluchten-uit-naar-senegal-en-gambia/>

Diplomatie. (2020, 10 april). Minister Philippe Goffin geeft op deze vrijdag 10 april een stand van zaken over de repatriëring van de Belgen. Geraadpleegd op 24 april 2020 via https://diplomatie.belgium.be/nl/newsroom/nieuws/2020/repatriering_belgen_10_april

Decuyper, M., Vanoverschelde, Y. & De Vroey, B. (2020, 18 april). Belgische Marokkanen zitten vast in Marokko: “die onzekerheid is gewoon verschrikkelijk”. Geraadpleegd op 24 april 2020 via <https://www.vrt.be/vrt-nws/nl/2020/04/17/belgische-marokkanen-zitten-vast-in-marokko/>