



Column [www.luchtvaartnieuws.nl](http://www.luchtvaartnieuws.nl)

25 mei 2010

door Guillaume Burghouwt (directeur Airneth)

### De omweg naar Santiago

De Eyjafjallajökull is tot bedaren gekomen. En precies nu krijgt Schiphol de eerste, permanente luchthavenbibliotheek ter wereld. De Airport Library wordt gesubsidieerd door het Ministerie van OCW. In een vorige week verschenen persbericht laat Staatssecretaris Marja van Bijsterveldt weten: 'Reizigers die tijd over hebben kunnen straks terecht in een bibliotheek. Zo besteden ze ook hun tijd nuttig en leren ze ook nog wat van het land waar ze misschien alleen maar even zijn om van vliegtuig te wisselen'.

Uw boeken laten afstempelen aan de balie, met het stapeltje boeken onder uw arm naar de gate en lekker doorlezen in het vliegtuig is er helaas niet bij. Volgens het Ministerie van Onderwijs leent de luchthavenbieb geen boeken uit. Een beetje jammer is dat wel. Want Marga Minco's Het Bittere Kruid krijg ik nog wel uit wanneer mijn vlucht naar Boston twee uur vertraagd is. En misschien lukt een boekenweekgeschenkje ook nog wel met een flinke overstaptijd. Ik weet niet hoe snel u leest, maar voor het grote literaire werk als De Omweg naar Santiago heb ik toch wel een flinke aswolk nodig. En niet eentje die in één dag weer overwaait.

Voor de echte boekenwormen onder u wordt het een frustrerende belevenis. Zit u er net lekker in, is het al weer tijd om te boarden. U kijkt de bibliothecaresse smekend aan, zegt dat u het boek bij terugkeer op Schiphol echt terug

zal brengen, maar zelfs na het tonen van uw Gold-kaart blijft ze onvermurwbaar. Ze wil u nog wel vertellen hoe het afloopt.

Hoe het af is gelopen met de economische gevolgen van de aswolk, weten we inmiddels. Volgens de economen van IATA werden in de week van 15 tot 21 april meer dan 100.000 vluchten geannuleerd en waren zeker 10 miljoen passagiers gestrand. Op 'aszondag', het toppunt van de verstoring op 18 april, was bijna 30 procent van de wereldwijde stoelcapaciteit niet beschikbaar. Vooral Europese luchtvaartmaatschappijen zaten in zak en as: 70 procent van de geannuleerde capaciteit kwam voor hun rekening. De economen van IATA schatten de gemiste inkomsten voor luchtvaartmaatschappijen voorzichtig in op 1,7 miljard dollar, variërend tussen de 200 en 400 miljoen dollar per dag. De Europese Commissie schat in een voorlopige evaluatie dat de schade voor Europese luchthavens, grondafhandelaars, luchtverkeersleiding en touroperators in op bijna 900 miljoen euro.

De aswolk heeft duidelijk de grenzen van de robuustheid van het Europese luchtvaartnetwerk aangetoond. De structuur van het luchtvaartnetwerk is voldoende veerkrachtig om de sluiting van één of zelfs een aantal luchthavens op te vangen. Maar in uitzonderlijke situaties als de IJslandse wolk komt het complexe netwerk van verbindingen en vervoersstromen tot stilstand.

De robuustheid van het luchtvaartnetwerk komt onder meer voort uit het feit dat er heel veel kleine luchthavens en heel weinig grote hubs zijn. De 1 procent grootste Europese luchthavens nemen 44 procent van het verkeer voor hun rekening. De kans dat een kleine luchthaven wordt gesloten als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval of weersomstandigheden is dan ook veel groter dan dat een grote luchthaven dicht gaat. Het sluiten van een kleine luchthaven als Stavanger, Newquay of Florence is weliswaar vervelend voor u als passagier, maar de totale schade blijft beperkt. Deze luchthavens zijn immers geen overstappunt voor transferpassagiers en de vervoersvolumes zijn klein. Ook de sluiting van een grote hub als Heathrow kan het luchtvaartnetwerk nog wel opvangen. Een deel van de transferpassagiers zal worden omgeboekt en via andere hubs reizen. Lokale passagiers stappen zo mogelijk elders op.

Wanneer er echter een groot deel van de Europese hubs plat ligt, zoals midden april het geval was, dan duvelt het Europese luchtvaartnetwerk als een kaartenhuis in elkaar. En ook het luchtverkeer in de rest van de wereld loopt averij op vanwege de functie van de Europese hubs als draaischijf voor intercontinentaal vervoer. Dirck Brockmann van Northwestern University laat in een intrigerende studie zien hoe luchthavens wereldwijd een stuk verder van elkaar af kwamen te liggen als gevolg van de IJslandse wolk.

Naast een meer verfijnde inschatting van de veiligheidsrisico's van vulkaanas, denkt de Europese Commissaris voor Transport Siim Kallas met een pan-Europees mobiliteitsplan de robuustheid van het luchtvaartnetwerk verder te kunnen versterken. Hij ziet vooral een grotere rol weggelegd voor het railvervoer om de gestrande passagier op weg te helpen wanneer de vulkaan zich weer roert. Ook stelt hij voor dat overheden 'contingency' plannen ontwikkelen waarin zij alvast nadenken over

de wijze waarop langeafstandsmobiliteit zo goed mogelijk gegarandeerd kan worden bij een volgende crisis.

Wilt u meer weten over de robuustheid van luchtvaartnetwerken, dan nodig ik u niet alleen uit de studie van Brockmann te lezen (te raadplegen via de website van Airneth), maar tevens het fenomenale boek *Linked* van netwerkgoeroe Albert-László-Barabási. Ik wil bij deze de bibliothecaresse verzoeken dit boek alvast op de aankooplijst voor de Airport Library te zetten. Moet u wel ruim op tijd naar Schiphol komen, want met een half uurtje in de bieb krijgt u dit boek niet uit.

Guillaume Burghouwt  
Directeur Airneth