


## 2014: minst aantal crashes, meeste doden

 De Morgen - 30 Dec. 2014  
Pagina 15

*2014 lijkt een rampjaar voor de luchtvaart. Mede door vier ophefmakende crashes, die niets te maken hebben met de kwaliteit van de luchtvaartmaatschappijen in kwestie, vielen er in totaal 1.320 doden. Maar tegelijkertijd waren er nooit eerder zo weinig ongevallen.*

MH370, MH17, Air Algérie 5017 en AirAsia QZ8501. Achter deze vier vluchtnummers gaan vier grote vliegtuigrampen schuil, die samen zorgden voor 815 vermiste en gestorven passagiers. In totaal vielen er zo dit jaar 1.320 doden bij vliegtuigcrashes, het hoogste aantal sinds 2005. Dat blijkt uit cijfers van het Zwitserse Bureau of Aircraft Accidents Archives.

Daardoor maakt 2014 een einde aan een trend, waarbij jaar na jaar minder slachtoffers vielen in het luchtverkeer. 2013 betekende met 256 doden immers nog een recordjaar in positieve zin. "Het is erg van toeval afhankelijk", zei de Nederlandse luchtvaartexpert en oud-gezagvoerder van KLM Benno Baksteen toen. "Net omdat de luchtvaart de afgelopen twintig jaar zo veel veiliger is geworden, kan één zwaar ongeluk al een groot verschil maken."

Profetische woorden, nu de luchtvaartsector in een jaar geconfronteerd werd met niet één, maar vier zware crashes. Toch schuilt er ook goed nieuws in de dataset van het Bureau of Aircraft Accidents Archives. In 2014 waren er 'slechts' 111 ongevallen. Dat cijfer was voor het laatst zo laag in 1927, al werd er toen - logischerwijs - een stuk minder gevlogen dan vandaag de dag. Relatief gezien zijn er dan ook nooit eerder zo weinig vliegtuigen gecrasht.

Dat dit jaar vooral de Aziatische luchtvaartmaatschappijen getroffen worden door rampspoed heeft, wederom, te maken met toeval. Als per continent wordt gekeken, dan ligt het aantal ongevallen telkens tussen 14 (Europa) en 24 (Noord-Amerika). De herkomst van de maatschappij of de kwaliteit ervan doet daarbij, toch wat betreft veiligheid, amper ter zake, merkt ook luchtvaartexpert Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) op.

"Wel heeft er een schaalvergroting plaatsgevonden, waarbij toestellen tot 500 of 600 passagiers bevatten. Tegelijkertijd zijn de vliegtuigen zelf beter gevuld. Waar vroeger gemiddeld 50 procent van de stoelen bezet was, is dat nu bij sommige lowbudgetmaatschappijen opgelopen tot 70 à 80 procent. Zo houden zij het goedkoop en als er iets misgaat, vallen daardoor natuurlijk meer slachtoffers. Tien jaar geleden liep je statistisch gezien veel meer risico in een Russisch toestel, zoals bijvoorbeeld een Tupolev of een Antonov. Maar vandaag bestaat er geen enkel veiligheidsverschil tussen een Boeing van Air France en eentje van Ryanair."

Lowbudgetmaatschappijen moeten dan ook voldoen aan dezelfde veiligheidsvoorschriften en -regulaties als alle andere maatschappijen. "De vliegtuigen worden voortdurend gecontroleerd", zegt luchtvaartspecialist Luk De Wilde. "Elk boutje wordt tot in het allergrootste detail beschreven in een logboek."

Iets wat Van de Voorde beaamt. "Als het op onderhoud aankomt, checken de maatschappijen alles dubbel. De lowbudgets kunnen daar simpelweg niet op besparen. Want als er door achterstallig onderhoud iets zou misgaan, is de reputatieschade immens groot."

### Combinatie van factoren

Een vaststelling die door Stelios Haji-Ioannou, de Grieks-Cypriotische oprichter en mede-eigenaar van EasyJet, als een mantra wordt beschouwd. "If you think safety is expensive, try an accident", stelde hij meermaals. Zijn maatschappij kocht dan ook telkens nieuwe vliegtuigen om de veiligheid te vergroten. Dat dit minder onderhoudskosten opleverde, was natuurlijk mooi meegenomen.

"Datzelfde geldt voor AirAsia", zegt Van de Voorde. "De luchtvaartmaatschappij is nog jong en heeft daardoor relatief nieuwe vliegtuigen. Die bovendien worden bestuurd door piloten die, net als bij de andere maatschappijen, duizenden vliegreuren op de teller hebben staan. Dat een van hun vliegtuigen crasht, is toeval en zal te maken hebben met een combinatie van factoren. De slechte weersomstandigheden kunnen daarbij zijn samengevallen met bijvoorbeeld computerproblemen of een menselijke fout."

REMY AMKREUTZ

Copyright © 2015 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden

