COMMENTAAR

STEFAAN MICHIELSEN
SENIOR WRITER

Harde aanpak

Wie met de grote jongens wil meespelen, moet tegen een stootje kunnen. Want het kan er soms ruw aan toegaan. Dat is ook het geval op de financiële markten. Als professionele partijen met elkaar handelen, wordt verondersteld dat iedereen de risico's kent en bereid is die te dragen. Wie niet tegen de hitte kan, moet maar wegblijven uit de keuken. De bescherming die de reglementering biedt voor de kleine beleggers, is er niet voor de grote institutionele partijen. Die moeten zelf maar hun mannetje kunnen staan. Daar gelden alleen de regels van de markt.

Maar de markt kan slechts functioneren als er vertrouwen is tussen de spelers. Enkele basisregels moeten worden gerespecteerd. Voor achterbakse manoeuvres is er geen plaats. De partij die er zich schuldig aan maakt zal door de anderen trouwens als een paria gebrandmerkt worden en zet zichzelf buitenspel.

Wie de basisregels aan zijn laars lapt, dient te worden gestraft.

Goldman Sachs lijkt die code te hebben geschonden. De Amerikaanse zakenbank wordt ervan beschuldigd een financieel product te hebben ontworpen dat de kern van zijn eigen vernietiging in zich droeg, en dat te hebben verkocht aan nietsvermoedende klanten. Het was een product met verborgen gebreken. Goldman Sachs zou die hebben gekend. De tegenpartijen kochten een kat in een zak: ze leden aanzienlijke verliezen op hun belegging.

De gedupeerden, onder wie ABN AMRO, hebben aanvankelijk niet luidruchtig geprotesteerd. Ze hebben het verlies geslikt. Maar ze wisten niet dat ze gerold waren. Dat heeft een onderzoek van de SEC, de financieeltoezichthouder in de VS, zopas aan het licht gebracht. Goldman Sachs ontkent zijn klanten bewust te hebben misleid. Maar de SEC tilt zwaar aan de zaak en heeft de fraude meteen voor de rechtbank gebracht, zonder eerst aan te sturen op een minnelijke schikking.

De actie van de SEC heeft Wall Street opgeschrikt. Maar ze is meer dan gerechtvaardigd. Er moet een duidelijk signaal gegeven worden dat dergelijke praktijken niet worden geduld. Misschien was het niet de bedrijfsstrategie van Goldman Sachs om zijn klanten op te lichten, misschien was het een initiatief van een enkele afdeling. Maar de rotte appels moeten eruit. De financiële wereld mag dan een harde wereld zijn, een minimum aan ethische regels dient te worden nageleefd. Wie die aan zijn laars lapt, moet zwaar worden gestraft, als afschrikkend voorbeeld.

Als dat niet gebeurt, woekert de morele verloedering verder. Als elke tegenpartij met achterdocht moet worden benaderd, installeert het wantrouwen zich op de financiële markten, zullen er hoge risicopremies worden geëist en verliezen de markten veel van hun efficiëntie. De SEC heeft gelijk het hard te spelen. Van de beloftes van de banken om zelf orde op zaken te stellen, is nog niet veel in huis gekomen. Er is nood aan een fundamentele mentaliteitsverandering op Wall Street. Die zal er niet vanzelf komen, ze moet worden geforceerd.

Reageren? www.tijd.be/commentaar

WWW.TIJD.BE

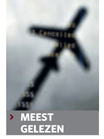
POLL

Was het vliegverbod overdreven? De meningen van de sitebezoekers zijn **verdeeld**.

DOCUMENT

De impact van de aswolk op de economie en verhalen van gestrande reizigers.

www.tijd.be/aswolk



MEEST GELEZEN

Het vliegverbod.
(15.950 hits om 18 uur)

NIEUWS EN DEBAT

- De Europese Unie erkent dat er fouten zijn gebeurd bij het afkondigen van het **vliegverbod.**
- **Goldman Sachs** komt nu ook in Europa onder vuur te liggen.

VIDEO

- Geert Noels (Econopolis) en Frederik Delaplace (Mediafin) over **Griekenland, de iPad en Twitter.**
- Steven Steyaert (ING IM) beschouwt de **IT-sector** als een van de favoriete cyclische sectoren en bovendien nog niet te duur.

BLOG

Bear&Bull

- De blogosfeer bespreekt de gebeurtenissen rond Goldman Sachs intens. De vraag is of de beschuldigingen door de SEC uiteindelijk tot **structurele hervormingen** leiden.

T-zine

- U kan nu **enveloppes** bedrukken met een Google Maps-kaartje van een bepaald adres of met het hele traject van de brief naar de bestemmeling. In de mate dat er nog brieven worden verstuurd natuurlijk.

Luchtvaartsector revolteert tegen algemeen vliegverbod

Sector verliest 180 miljoen euro per dag | Europese regels laten staatssteun toe

GUIDO MEEUSSEN
EN KRIS VAN HAVER

Met de gedeeltelijke openstelling van het Europese luchtruim komt de overheid voor een stuk tegemoet aan de dwingende vraag van de sector om weer te kunnen vliegen. Tal van maatschappijen, waaronder de grote drie Lufthansa, Air France-KLM en British Airways verwijten de overheid gemakzucht en overreactie. Zondag werden 32 testvluchten uitgevoerd die probleemloos verliepen, geen veiligheidsrisico vormden en geen schade berokkenden aan de motoren, beklemtoonde Bo Redeborn, directeur bij Eurocontrol, gisteravond.

Tussen neus en lippen geeft men bij Eurocontrol toe dat de Europese lidstaten, een week na de fatale crash van de Poolse president, overdreven voorzichtig reageerden op de risico's van de aswolk uit IJsland. 'Maar niemand wilde de verantwoordelijkheid nemen. Zelfs op de koelating voor de eerste testvlucht moesten we zes uur wachten', zegt Redeborn.

RISICOZONES

Omdat alle landen een na een de luchthavens sloten, drong zich een Europese beslissing op om het luchtruim opnieuw te openen. Die kwam er gisteravond, na videooverleg tussen de Europese ministers van Verkeer. Eurocontrol verdeelt tegen vanochtend Europa in drie zones. Enkel in het gebied waar satellietbeelden quidelijk een verhoogd risico laten zien, mag niet gevlogen worden. Wel mag die zone op grote hoogte (meer dan 35.000 voet) worden overgevlogen. De kracht van de IJslandse vulkaan reikt niet tot zo'n grote hoogte.

In andere zones waar nog vulkaanas in beperkte hoeveelheid ronddwarrelt, zal vanaf vandaag wel gevlogen kunnen worden. De lidstaten bepalen zelf of ze hun luchtruim openstellen. Vannit Parijs en Amsterdam vertrokken gisteravond al vluchten, onder meer naar New York en Sjanghai.

Volgens Giovanni Bisignani, de directeur-generaal van de machtige beroepsvereniging IATA, heeft de sector als gevolg van het vliegverbod per dag minstens 200 miljoen dollar verloren. Daarmee treft de IJslandse aswolk de luchtvaartsector veel zwaarder dan de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten. 'Meer dan 300 luchthavens zijn verlamd, de impact is nu al groter dan bij september 2001', zegt Olivier Jankovec, directeur van de ACI, de koepelorganisatie van de luchthavens.

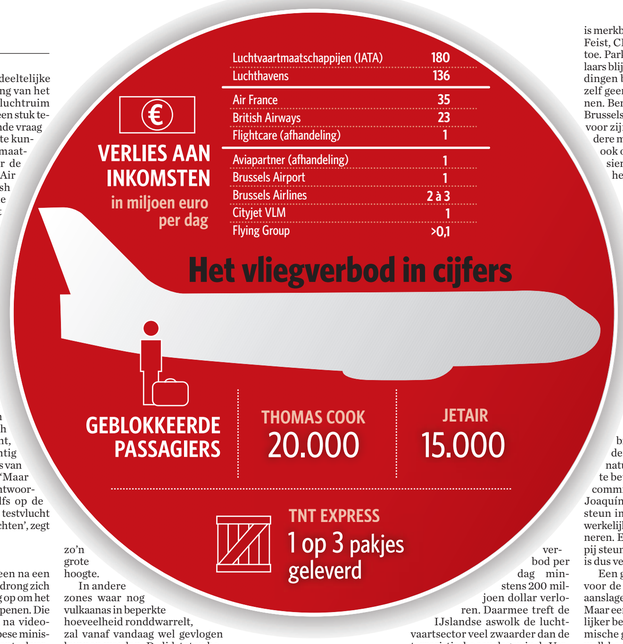
De luchthavens zijn nochtans het minst hard getroffen in de sector. 'De financiële impact voor ons is merkbaar kleiner', geeft Arnaud Feist, CEO van Brussels Airport, toe. Parkinguitbaters en afhandelaars blijven hun concessievergoedingen betalen, ook al krijgen ze zelf geen ontvangsten meer binnen. Bernard Gustin, co-CEO van Brussels Airlines, schat het verlies voor zijn maatschappij op meerdere miljoenen en vraagt allicht ook overheidssteun. Een dossier voor tijdelijke werkloosheid is in voorbereiding.

RAMP

De Europese transportbonden drongen gisteren aan op overheidshulp om de financiële kosten voor de luchtvaartmaatschappijen te milderen. Zij vrezen dat maatschappijen over de kop gaan als gevolg van de lange blokkering van het luchtverkeer in Europa. Sommige regeringen staan onder druk om hun noodlijdende luchtvaartmaatschappijen te hulp te komen.

Het Europees verdrag biedt de mogelijkheid geleden verliezen als gevolg van natuurrampen volledig terug te betalen, klinkt het bij eurocommissaris voor Concurrentie Joaquin Almunia. Wel moet die steun in verhouding zijn tot het werkelijke verlies en niet discriminerend zijn. Een luchtvaartmaatschappij steunen maar een andere niet, is dus verboden.

Een gelijkaardige vergoeding voor de sector was er ook na de aanslagen van 11 september 2001. Maar eerst moet er wel een duidelijker beeld komen van de economische gevolgen van de vulkaanwolk boven Europa, luidt het bij de Commissie. Almunia zit in dit dossier wat tussen hamer en aambeeld. Tot voor kort was hij bevoegd voor Financiën. Hij kent dus als geen ander de budgettaire beperkingen van de lidstaten. De Europese ministers van Verkeer zitten binnenkort samen om ook daarover eenzelfde lijn te trekken.



De impact is nu al groter dan bij 11 september 2001.

OLIVIER JANKOVEC,
koepelorganisatie luchthavens ACI

Toerisme deelt in klappen

Touroperatoren vergoeden extra kosten voor klanten en verliezen duizenden boekingen

GUIDO MEEUSSEN

De twee grote touroperatoren in ons land, Jetair en Thomas Cook, organiseren sinds het weekend de grootste repatriëringsoperatie ooit. In combinatie met duizenden verloren boekingen, extra ingehuurde vliegcapaciteit en tienduizenden onbetaalde overnachtingen betekent dat een miljoenenverlies voor de twee. Levensbedreigend is dat niet omdat ze financieel robuuster zijn dan de luchtvaartmaatschappijen. Maar leuk is anders.

Bij het ter perse gaan zaten nog 20.000 klanten van Thomas Cook vast in het buitenland, Jetair schatte het aantal op 15.000. Beide reisorganisatoren brachten hun klanten van zowat overal ter wereld samen in vooral Spaanse luchthavens om ze van daaruit met bussen weer naar België te brengen. Dat kost veel geld. 'Het gros van de bijkomende uitgaven gaat echter naar de extra hotelovernachtingen op de bestemmingen', zegt Ulrik Vercruysse, CEO van Thomas Cook België. Omdat sprake is van overmacht, zijn touroperatoren niet verplicht de extra hotelkosten te betalen. 'We laten onze klanten echter niet aan hun lot over, we nemen onze verantwoordelijkheid', zegt Vercruysse.

De 'gemiste' vakantiedagen van reizigers die later vertrekken worden ook terugbetaald. En dan zijn er de annulaties op verzoek van de klant en op voorstel van de touroperator. 'Bij ons gaat het om meer dan 10.000. Sommigen daarvan reizen later, maar een deel van die omzet is definitief verloren', zegt Vercruysse.

Zodra weer gevlogen mag worden, zetten beide touroperators al hun vliegtuigen in om de achterstand weg te werken. Maar dat volstaat niet en daarom heeft Thomas Cook nog 17 vliegtuigen gecharterd bij derden.

Van technische werkloosheid is geen sprake. 'Integendeel, de voorbije dagen hebben onze mensen tal van overuren gemaakt en dat zal de komende weken ook nog het geval zijn. In ons callcenter hebben we 30 bijkomende personeelsleden ingezet.' Tegenover die extra inspanningen staat geen extra omzet.

Extra hotelnachten op de bestemming vormen de zwaarste last.

ULRIK VERCRUYSSE,
CEO Thomas Cook België

De treinen doen gouden zaken dankzij het vliegverbod. © REUTERS

'Catastrofe' bij afhandelaars

'Wij zijn de grootste slachtoffers van de stopzetting van het vliegverkeer', zegt Laurent Levaux, CEO van afhandelaar Aviapartner. Net zoals zijn concurrent Flightcare gaat Aviapartner bij de RVA voor bijna al zijn personeel tijdelijke werkloosheid aanvragen. Voor de twee samen gaat het om bijna 3.000 koppen. 'We verliezen zowat 1 miljoen euro per dag', verzekert Brieuc de Meeus, CEO van Flightcare. 'En dat in een sector die het moet hebben van kleine marges', vult Levaux aan. Hij spreekt van een catastrofe. Vorig jaar verloor Aviapartner 10 miljoen euro, Flightcare bleef nipt uit het rood. 'Onze concessiekosten aan de luchthaven lopen door, wij hebben geen inkomsten', klinkt het. 'En dit gebeurt op een ogenblik dat we stilaan uit het economische dal aan het klimmen waren.' GUM

Eurostar hanteert tijdelijk goedkoop standaardtarief

Eurostar, de hogesnelheidstrein die België en Frankrijk met het VK verbindt, verkoopt alle beschikbare standaardtickets vanaf vandaag tot en met 25 april tegen 96 euro enkele reis. Nu promoot Eurostar zijn goedkoopste tickets vanaf 88 euro heen en terug. 'Maar de tickets van 88 euro zijn beperkt. De normale prijs bij hoge bezetting en late boeking schommelt tussen 200 en 300 euro', zegt woordvoerder Bram Smeets. '96 euro is veel goedkoper dan standaard.' Deze week last Eurostar minstens 28 extra treinen in.

Belgische autocarsector draait op volle toeren

De Belgische autocarsector - een 500-tal bedrijven met 2.800 autocars - draait op volle toeren. Vanaf Pasen begint sowieso het hoogseizoen voor de sector maar door de sluiting van het luchtruim, is het nu alle hens aan dek.
De Federatie van Belgische autocarondernemers FBAA onderhandelt met de regering op welke manier de overblijvende buscapaciteit kan worden ingezet om gestrande reizigers in het buitenland te repatriëren. 'Er zijn nog bussen beschikbaar', zegt FBAA-directeur Yves Mannaerts.

Al 1.618 tijdelijk werklozen

IVAN BROECKMEYER

Al 28 bedrijven hadden gisterenmiddag voor in totaal 1.618 werknemers wegens de aswolk tijdelijke werkloosheid aangevraagd bij de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA). Niet onverwacht ligt het gros van de bedrijven in de omgeving van de luchthaven van Zaventem.

Het gaat slechts om een eerste golf, zegt Lieve Halewyck van de RVA-persdienst. De cijfers slaan enkel op de elektronische aanvragen en nogal wat ondernemingen zullen pas de komende dagen een aanvraag indienen. Volgens Paul Hegge van Volka Halle-Vilvoorde zullen alvast de grote bedrijven uit de sector, zoals de afhandelaars Avia Partners en Flight Care en het koerierbedrijf DHL, van het systeem gebruikmaken. Alleen al bij de twee afhandelaars gaat het om 3.000 werknemers. Brussels Airlines zou hetzelfde doen voor zijn cabinepersoneel.

Er werken zowat 20.000 mensen in de luchthavengebonden bedrijven rond Zaventem. Maar die zullen zeker niet allemaal op non-actief gezet worden.

OVERMACHT

De federale minister van Werk, Joëlle Milquet (cdH), bevestigde vrijdag dat de getroffen bedrijven tijdelijke werkloosheid wegens overmacht kunnen aanvragen. Dat systeem heeft het voordeel dat het voor arbeiders én bedienden kan worden ingeroepen. Ook ondernemingen waarvan de werknemers door het vliegverbod vast zitten in het buitenland kunnen er gebruik van maken. Over hoeveel mensen het daar gaat, is onduidelijk.

De werknemers krijgen een uitkering die, naargelang de gezinssituatie, 70 tot 75 procent van het loon bedraagt. Er geldt wel een plafond. In de praktijk schommelt het bedrag tussen 24,4 en 63,65 euro per dag.

Groei economie 0,1 punt lager door vliegverbod

WOUTER VERVENNE

'De verlamming van het luchtverkeer drukt voorlopig de economische groei in België met maximaal 0,1 procentpunt in het tweede kwartaal.' Dat suggereert een studie van de Nationale Bank, zegt Peter Vanden Houte, de hoofdeconoom van ING België.

'De Nationale Bank berekende vorig jaar dat luchttransport en luchthavenactiviteiten direct en indirect 2 procent van het bruto binnenlands product vertegenwoordigen. Aangezien het luchttransport al viereneenhalve dag stil ligt en het tweede kwartaal 91 dagen telt, drukt de aswolk de economische activiteit met 0,1 procent.'

Maar Vanden Houte merkt op dat die raming een maximum is. Sommige sectoren, zoals het wegvervoer, profiteren van het verlamde luchttransport.

11 SEPTEMBER

De gevolgen zijn veel kleiner dan die na de aanslagen van 11 september 2001. De terreur verlamde niet alleen het luchttransport, ze leidde ook tot een crash van het ondernemers- en consumentenvertrouwen.

Maar de negatieve impact van het verlamde luchttransport kan nog oplopen. In de eerste plaats zal het even duren vooraleer het vliegverkeer weer een normaal peil bereikt. 'Het grootste probleem voor de economie is de onzekerheid', zegt de Leuvense economoom Paul De Grauwe. Voorts is een uitbarsting van een grotere IJslandse vulkaan in de buurt niet uitgesloten.

Vliegverbod vergt creativiteit

Bedrijven zetten bussen, treinen of zelfs charters in om werknemers thuis te brengen | Ook videoconferencing biedt uitweg

SAAR SINNAEVE

Afwezige werknemers, congressen waarvoor zo goed als niemand opdaagt, bussen die massaal worden ingehuurd: het is maar een greep uit de gevolgen van het vliegverbod op het bedrijfsleven. Uit een enquête van de zelfstandigenorganisatie **Unizo** blijkt dat een derde van de kmo's hinder ondervindt door de aswolk. Bij grote ondernemingen is dat ongetwijfeld meer, want die werken nog meer met het buitenland. IT-reus **Microsoft** in Brussel meldt dat ongeveer 20 van zijn 350 medewerkers gisteren niet opdaagden. Ze behelpen zich met het internet en organiseren via die weg videogesprekken. 'Een van onze technology strategists liet me weten dat hij in een hotel zit in Dakar, van waaruit hij zijn meetings gewoon voortzet, online in de plaats van live', zegt woordvoerder Edward Claessens. 'Dat verloopt volgens hem prima. Relations as usual. Alleen de family relations ontbreken.'

Verhalen zoals bij Microsoft zijn er met hopen. De meeste ondernemingen kunnen de afwezigheden goed opvangen, maar doen er toch alles aan om hun medewerkers zo snel mogelijk weer thuis te krijgen. Ze zetten bussen en treinen in of charteren zelfs vliegtuigen. Het farmabedrijf **UCB** brengt zo een 50-tal neurologen uit New York terug via Lissabon. UCB was trouwens gul en bood studenten uit Brugge aan mee op de vlucht te springen. Ook klanten van het reiskantoor Van Renterghem in Brugge konden er nog bij.

Voor de staaldraadproducent **Bekaert** is de aswolk een tegenvaller. CEO Bert De Graeve had vandaag bij Sjanghai een nieuw technologiecentrum moeten openen. Het nieuwe centrum is een mijlpaal voor het bedrijf, want voor het eerst zullen onderzoek & ontwikkeling niet meer alleen vanuit Deerlijk gebeuren.

BEHELPEN

Imec, het Leuvense onderzoekscentrum naar elektronica en technologie, houdt deze week zijn 'partner days', waarvoor zo'n 300 mensen uit de sector naar België komen om hun samenwerking met Imec te bespreken. Slechts een honderdtal partners is aanwezig. Vooral mensen uit Azië en de Verenigde Staten belden af.

Het Luikse beeldverwerkingsbedrijf **EVS** was met 40 medewerkers op een beurs in Las Vegas, toen de vluchtproblemen begonnen. 'We zijn tot in Chicago geraakt en vanaf daar was het behelpen', vertelt financieel directeur Jacques Galloy. We spraken de man ergens in de buurt van Firenze. 'Ik heb een plekje kunnen bemachtigen op een vlucht naar Rome. Een collega is me hier komen oppikken met de wagen. Hij heeft de hele nacht gereden. Andere collega's zijn op een vliegtuig naar Casablanca geraakt. Voor hen hebben we een bus geregeld.'

De vraag is wat dit allemaal kost. Kunnen de bedrijven de extra's zomaar ophoesten? 'De bijkomende vluchten kosten elk tot 2.000 euro. Maar ik klaag niet. De deelname aan de beurs in Las Vegas kostte veel meer', lacht Galloy.

Dossier over de uitbarsting
www.tijd.be/aswolk

De Eyjafjallajökull biedt een fascinerend schouwspel, maar zal nog heel lang en heel veel as moeten uitspuwen om de Pinatubo te evenaren. © EPA

Brits weercentrum spil in beslissing over luchtruim

Regeringen beslissen elk over sluiting luchtruim

DRIES BERVOET

Het eengemaakte Europa blijkt lang geen feit in het luchtruim van de Unie. Een ingrijpende beslissing als die over een sluiting van het nationale luchtruim ligt nog volledig in handen van de lidstaten. Dat in tegenstelling tot de Verenigde Staten, waar het de luchtvaartmaatschappijen zijn die besluiten tot vliegen.

Voor alle informatie over de verspreiding van de aswolk na de vulkaanuitbarsting in IJsland doen alle Europese overheden, dus ook de Belgische, een beroep op het Volcanic Ash Advisory Center (VAAC) in Londen. Dat is verbonden aan het Britse KMI, de Met Office. Wereldwijd zijn er negen van dergelijke observatiecentra, maar alleen dat in Londen is bevoegd voor alle activiteit boven IJsland en het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan.

'Het VAAC is de enige erkende autoriteit om voorspellingen te doen op basis van de beschikbare gegevens', klinkt het op het kabinet van staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe (CD&V). 'Het centrum heeft wel geen enkele beslissingsmacht over het luchtruim. Die ligt bij ons, in samenspraak met de Europese luchtvaartautoriteit Eurocontrol.'

Vanuit de luchtvaartsector klonk gisteren scherpe kritiek op het Europese systeem. Dat zou zich te eenzijdig baseren op wiskundige computermodellen, zonder rekening te houden met praktische testmetingen. Die laatste zouden ook een compleet ander beeld tonen dan de theoretische modellen. Meteorologen hielden gisteren echter vol dat vergelijkbare modellen onder meer bij de kernramp in Tsjernobyl hun meerwaarde bewezen hebben. 'De theoretische voorspellingen over de verspreiding van de radioactieve straling bleken perfect te kloppen met de realiteit.' Testvluchten door onder meer KLM lieten gisteren ook geen opvallende verschillen zien tussen metingen en modellen. 'De aswolk bevond zich waar we voorspeld hadden.'

Een belangrijke hulpbron voor het VAAC zijn de meetinstrumenten aan boord van Europese en Amerikaanse satellieten. 'Die detecteren verhoogde zwavelconcentraties in de atmosfeer, wat wijst op de aanwezigheid van aswolken na een vulkaanuitbarsting. Zodra de zwavelconcentraties op een gevaar voor de luchtvaart wijzen, worden de satellietgegevens zo goed als in realtime doorgespeeld aan het VAAC', zegt Jeroen Van Gent van het Belgisch Instituut voor Ruimte Aeronomie (BIRA). Dat is samen met nog vier andere Europese zusterinstellingen betrokken bij een early warningsysteem voor de luchtvaart (SACS).

Het VAAC in Londen is de enige erkende autoriteit.

Kabinet-Schouppe

Via diezelfde satellietgegevens houdt het BIRA ook de mogelijke milieugevolgen van de vulkaanuitbarsting in de gaten. De sterk verhoogde uitstoot van schadelijke stoffen als zwavel en fluor zouden op termijn zelfs het klimaat kunnen beïnvloeden, zoals na de uitbarsting van de Pinatubo op de Filipijnen in 1991 gebeurde. Toen daalde de temperatuur wereldwijd met een halve graad. 'Maar zover is het nog lang niet', zegt vulkanoloog Manuel Sintobin (KULeuven). 'De Eyjafjallajökull zal nog heel lang heel veel as moeten uitspuwen om ook maar in de buurt van de Pinatubo te komen.'

Geen sierrozen meer uit Kenia

Ook luchtvracht ondervindt hinder van aswolk | Bevoorrading supermarkten niet in het gedrang

MARC DE ROO

In Kenia dumpten de lokale bloemenkwekers afgelopen weekend tonnen exquise rozen op de composthoop omdat ze door de sluiting van het Europese luchtruim niet ter bestemming raken. De aswolk uit IJsland kost de Keniaanse bloemenkwekers minstens 1 miljoen euro per dag aan gederfde inkomsten. Kenia exporteert dagelijks 500 ton bloemen. 97 procent is bestemd voor Europa.

Ook veel groenten met bestemming Europa (broccoli, erwten, bonen) werden vernietigd. Sinds het Europese luchtruim gesloten is, zitten ruim 5.000 Keniaanse tuinbouwers zonder werk. Tuinbouw is het belangrijkste exportproduct van het land, goed voor 675 miljoen euro inkomsten.

'We kregen maandag 15 tot 20 procent minder bloemen uit het buitenland aangeleverd', bevestigt Adrienne Lansbergen, de woordvoerster van FloraHolland uit Aalsmeer, de grootste bloemenveiling ter wereld. 'Vooral rozen, gipskruid, waxflower en zomerbloemen uit Kenia, Israël, Ethiopië en Ecuador. Maandag is wel een vliegtuig met rozen van Kenia naar Noord-Spanje gevlogen. Die vracht zal per truck naar Nederland worden gebracht. We hopen dat te kunnen herhalen.'

Volgens Lansbergen zal de Europese consument nauwelijks iets van de problemen merken. 'De Nederlandse rozentelers zullen ongetwijfeld die leemte opvullen en inkopers zullen waarschijnlijk andere keuzes maken.' FloraHolland verwerkt dagelijks 44 miljoen bloemen van 20.000 soorten. 75 procent van de bloemen wordt in Nederland gekweekt. 25 procent wordt per vliegtuig ingevoerd. 85 procent is bestemd voor de export maar die verloopt grotendeels per truck.

SCHIP

Het Belgische bedrijf Univeg, een van de grootste leveranciers van groenten en fruit in Europa, ziet geen problemen met de bevoorrading van de supermarkten. 'Het gros van de groenten en het fruit wordt per schip aangevoerd,' zegt topman Rudi De Becker.

Het vervoer van pakjes, palletten en expresspost lijdt wel onder het stilvallen van het luchtverkeer. 'Slechts één op de drie colli kan geleverd worden,' zegt Véronique Simons, woordvoerster van TNT, dat normaal in Luik per nacht een 40-tal vluchten inzet en 90.000 colli (500 ton) behandeld. 'We proberen zoveel mogelijk via truck te vervoeren. Dringende pakjes zoals bloedtransport krijgen voorrang'. TNT liet gisteren een leeg toestel vanuit Polen naar Luik vliegen om klaar te zijn als het luchtruim opnieuw opengaat.

De Duitse autobouwer BMW vreest dat het zijn fabriek in Spartanburg, South Carolina, moet sluiten als de vluchten tussen de VS en Europa nog twee dagen stilliggen. BMW betrekt de belangrijkste onderdelen voor de bouw van de X5 en X6 uit Duitsland.

Annulatieverzekering biedt geen soelaas

Wie door de stofwolk als gevolg van de vulkaanuitbarsting niet kan vertrekken, kan geen beroep doen op zijn annulatieverzekering. 'Dergelijke polissen sluiten doorgaans natuurrampen en/of beslissingen van de overheid uit. Een annulatieverzekering is in het algemeen niet van toepassing indien die betrekking heeft op problemen die de reiziger zelf heeft, zoals ziekte', stelt een woordvoerder van sectorfederatie Assuralia. Volgens Assuralia is het de taak van de luchtvaartmaatschappij om alternatief vervoer aan te bieden. Ook luchtvaartmaatschappijen zijn niet verzekerd tegen de verliezen als gevolg van een dergelijke situatie. 'Het is onmogelijk zulke verzekeringen te organiseren', klinkt het bij Assuralia. IL