

VAN DE ELTA NAAR PARIJS

In Parijs worden in 2024 de Olympische Spelen gehouden. Het plan is om een route voor 'luchttaxi's' te openen, waarschijnlijk bij wijze van experiment. Of het ervan komt kan ik niet voorspellen, maar ik vind het een prima idee. Zoals de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam in 1919 van Nederland een luchtvaartland maakte, zo kan 'Parijs' de doorbraak van luchttaxi's betekenen.

De Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) was in 1919 een evenement van formaat. Er kwamen 50.000 bezoekers en 4.000 mensen maakten een rondvlucht à 40 gulden (17 euro) per persoon; een fors bedrag in die tijd. Ongetwijfeld maakte Albert Plesman, een van de organisatoren van de ELTA, gebruik van het opgewekte enthousiasme om steun te verwerven voor de oprichting van de KLM.

NAAR NU: PARIJS

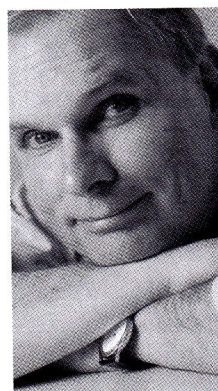
Het plan om in Parijs een 'taxidiens' op te zetten is een uitstekend idee, vanwege de volgende redenen: ten eerste doen zowel exploitanten als (potentiële) klanten ervaring op met urban mobility (bijvoorbeeld inzake tariefstelling en het soort service dat wordt aangeboden, zoals wachttijden), met verkeersleiding en met het in goede banen leiden van grote aantallen luchttaxi's. Ook al zullen, zeker in het begin, relatief weinig mensen gebruikmaken van urban mobility, men went er wel aan, zoals mensen zijn gewend aan taxi's in het straatbeeld zonder er zelf gebruik van te maken.

VEILIGHEID

Een belangrijk aspect wordt veiligheid. Niet zozeer de betrouwbaarheid van de luchttaxi's zelf, want daarmee is al een eeuw lang ervaring opgedaan, maar met het omgaan met incidenten en ongevallen. Een belangrijke vraag wordt: waar moet een luchttaxi noodlanden bij een onverwacht incident? Langs de weg gaan staan kan niet. En in een drukke stad kan een luchttaxi niet zomaar ergens naar beneden komen en stilstaan. Misschien moeten luchttaxi's worden uitgerust met een duidelijk herkenbare sirene die aangeeft dat grondvoertuigen onmiddellijk ruimte moeten vrijmaken voor een noodlanding. Maar het lijkt me beter als er aparte 'noodlandingsplaatsen' komen voor luchttaxi's, bijvoorbeeld de opstapplaatsen die toch al nodig zijn. Het lijkt me dan aan te raden deze opstapplaatsen niet op, maar boven de openbare weg te realiseren, zeker in het begin en in dichtbevolkte steden. Dit maakt tevens het creëren van verbindingspunten tussen grond- en luchtvervoer gemakkelijker. Immers: het aantal verbindingspunten wordt bij het traditionele luchtvervoer juist

beperkt; vandaar het onderscheid tussen 'airside' en 'landside' op luchthavens. Het zal moeten blijken hoe vaak een luchttaxi zo snel een noodlanding moet maken dat een noodlandingsplaats niet kan worden bereikt.

Waar kan
een
luchttaxi
noodlanden?



Hans Heerkens
is docent
luchtvaartindustrie
Universiteit Twente
hans.heerkens@freeler.nl

TEN SLOTTE

Terwijl het wegvervoer zich in de loop van tientallen jaren heeft ontwikkeld kan de introductie van urban mobility veel sneller gaan, en moeten deze nieuwe voertuigen bovendien worden ingepast in een bestaande, geëvolueerde infrastructuur. Dit geeft enorme uitdagingen, maar biedt ook mogelijkheden. Eén daarvan is: volkomen automatisering. Een veelheid aan verschillende soorten luchtvaartuigen die zich bewegen in een beperkt gebied, onder uiteenlopende weersomstandigheden en met inzittenden die lang niet altijd zullen voldoen aan de tamelijk strenge eisen die gelden voor vliegers (en die misschien soms een slok op hebben), kan volgens mij alleen efficiënt functioneren als de besturing volkomen automatisch gebeurt. Er is nog geen traditie van zelf vliegen bij urban mobility, dus dat geeft een goede startpositie. Zelfs bij autonome auto's heb ik soms het idee dat incidenten worden uitvergroot, en in sommige opzichten is vliegen gemakkelijker te automatiseren dan rijden. En misschien moet privégebruik van luchtauto's onmogelijk worden gemaakt, behalve als luchtauto's volkomen worden geautomatiseerd.

Een belangrijk aspect, en het is tekenend dat ik dat als luchtvaartliefhebber pas bedacht toen deze analyse bijna af was, is de acceptatie door omwonenden. Deze mensen hebben geen rechtstreeks of identificeerbaar belang bij luchtauto's maar ondervinden wel de gevolgen, zoals geluidshinder en kans op ongevallen. Bij veel technische en maatschappelijke veranderingen worden de belangen van dergelijke mensen pas meegenomen als ze gaan klagen. De introductie van luchtauto's biedt wellicht een kans om het ditmaal beter te doen.

Het experiment tijdens de Olympische Spelen van Parijs betekent hopelijk dat sommige van de bovenstaande punten worden geadresseerd. Dat is het mooie van een experiment met een beperkt volume en met een vaste route. Bij zo'n experiment wordt wellicht zo zorgvuldig te werk gegaan dat zich geen ongevallen voordoen. Maar bij grootschalig gebruik komen die er zeker. Het wegverkeer is ook niet honderd procent veilig, en dat accepteren we. Maar vermijdbare ongevallen moeten... vermeden worden. Daarvoor zijn experimenten zoals in Parijs nodig. Zo beschouwd was de ELTA ook een experiment. ✎