

MISSCHIEN KUNNEN WE VOORTREKKEN

In deze rubriek heb ik vaker gesteld dat de luchtvaart niet alleen voortdurend vernieuwt, maar ook vroeger of later haar prominente positie bedreigd zal zien door nieuwe ontwikkelingen. Denk aan transportmodi zoals de hyperloop, de opkomst van economieën elders in de wereld, en alternatieven voor datgene wat luchtreizen de moeite waard maakt: bijvoorbeeld het vermogen overal te kunnen komen en de mogelijkheid om verre streken zelf te zien. Deze begerenswaardige kenmerken zullen voorlopig niet verdwijnen, maar er komen steeds meer alternatieven die de kosten-batenafweging soms doen omslaan. Een goed voorbeeld is de computer, die niet alleen vergaderen op afstand mogelijk maakt, maar met behulp van onder meer Virtual Reality de kosten van het opdoen van ervaringen in verre streken dramatisch kan doen dalen. En die het bovendien mogelijk maakt in korte tijd, met minimale inspanning en kosten, kennis te maken met landen en culturen. Dit kan leiden tot meer reizen, zoals televisie misschien het animo om verre landen zelf te ervaren heeft vergroot (naast de toegenomen welvaart die het mogelijk maakte om televisies te kopen). Maar het kan er ook toe leiden dat er minder in persoon en meer virtueel wordt gereisd, zeker nu we er ons van bewust worden dat energie en ruimte schaarser worden.

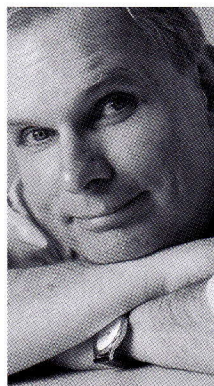
LEVENS CYCLUS

Elke bedrijfstak heeft een levenscyclus. Ooit waren schepen het aangewezen middel om verre reizen over zee te maken. De trein deed hetzelfde over land. Vliegtuigen en auto's hebben hun rol gedeeltelijk overgenomen, zij het dat voor het verplaatsen van grote aantallen mensen het openbaar vervoer steeds belangrijker is geworden. Door digitalisering wordt werk steeds minder plaatsgebonden. Steeds meer mensen verhuizen vanuit de Randstad naar landelijke gebieden eromheen.

Dit toont dat bedrijfstakken die vanzelfsprekend lijken, binnen enkele tientallen jaren ingrijpend van functie en identiteit kunnen veranderen. Waarom zou dit voor luchtvaart anders zijn? Iemand in 1900 kon zich waarschijnlijk niet voorstellen dat oceaanstomers binnen een eeuw alleen nog gebruikt zouden worden voor vrachtvervoer en cruises.

Volgens de internationale luchtvaartorganisatie IATA blijft het civiele luchtvervoer de komende tijd nog groeien met twee tot vijf procent. Dat is iets minder dan tijdens de opkomst van het massaluchtvervoer na de Tweede Wereldoorlog. Maar het is nog steeds meer dan de groei van de wereld-economie en een mooi structureel groeipercentage voor welke bedrijfstak dan ook. Laten we ons echter niet rijk rekenen. De opkomst van alternatieven voor luchtvervoer is al

**Luchtvaart
wordt steeds
gewoner**



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

begonnen; waarschijnlijk zijn er concurrenten die niemand opmerkt, ook ik niet. Aan het openbaar vervoer zien we dat bedrijfstakken niet alleen kunnen overleven maar zelfs belangrijker kunnen worden door te evolueren naar een nieuwe rol. Wat kan die rol zijn voor luchtvervoer?

MEER OF JUIST MINDER MASSAAL

Het openbaar vervoer is niet van karakter veranderd door een verminderde vervoersbehoefte, maar door de opkomst van privévervoer: auto's, brommers en fietsen. Die modi hebben nut en noodzaak van reizen niet verminderd; integendeel. Waarschijnlijk werken nu meer mensen op grote afstand van hun woonplaats dan vroeger. Daardoor heeft het openbaar vervoer meer klanten gekregen. Luchtvaart kan wellicht een nieuwe verschijningsvorm krijgen. Autonome, kleine verticaal opstijgende vliegtuigen nemen misschien het vervoer op afstanden tot vijfhonderd kilometer over. Op de langere afstanden - en als er belemmeringen zoals zeeën zijn - blijft het vliegtuig voorlopig relevant. Toestellen zoals de Airbus A320neo bewijzen dat langeafstandsvervoer ook met kleine passagiersaantallen profijtelijk kan zijn. Ook voor efficiënt vakantievervoer blijft de luchtvaart belangrijk. Maar dit zijn wereldwijde ontwikkelingen. Hoe zit het met de luchtvaart in Nederland en België?

SCHIPHOL EN ZAVENTEM

Er zijn best manieren te verzinnen om Schiphol en Zaventem anders te gebruiken dan nu gebeurt. Bijvoorbeeld: meer nadruk leggen op de logistieke functie voor Nederland en België. Of beter: Noordwest-Europa, in plaats van het aantal passagiers centraal te stellen en een wereldwijde hub te zijn. Dat kan bijvoorbeeld betekenen: meer kleine vliegtuigen, meer bestemmingen die bedrijfsmatig belangrijk zijn (in tegenstelling tot recreatie) en meer vrachtluchten overdag. Ook is het mogelijk dat grote luchthavens in de toekomst minder belangrijk worden, zoals er ook veel kleinere treinstations zijn gekomen voor forensen. Kleine landingsplaatsen voor onbemande vrachtvliegtuigen op industrieterreinen lijken mij een mogelijkheid, maar ik ben bevooroordeeld. Er zijn vast meer zaken te bedenken, maar daarvoor is het nodig dat we luchtvaart, meer dan misschien nu gebeurt, niet zien als zelfstandige bedrijfstak maar als de logistieke, ondersteunende component van andere bedrijfstakken. Luchtvaart wordt steeds gewoner. Als klein land met een belangrijke luchthaven die zich beraadt op haar toekomst (Nederland) en als centraal gelegen land met een Europese functie (België) hebben we een goede uitgangspositie. 