

WAAR ZIJN DE MANNEN (M/V) VAN STAAL?

Wie de nieuwsrubriek van dit blad leest kan niet anders dan opmerken dat het aandeel van berichten over onbemande en elektrische luchtvaart toeneemt. Dat is goed. Luchtvaart bestrijkt een domein dat geen erfenis heeft van menselijke bewoning, en we kunnen dus met een schone lei beginnen met de inrichting ervan. Beginnen, ja, want de lucht is voor veel mensen nog een vreemd domein. Maar ooit zal reizen door de lucht net zo gewoon worden als nu reizen per auto.

BEMANDE LUCHTVAART ZAL UITSTERVEN

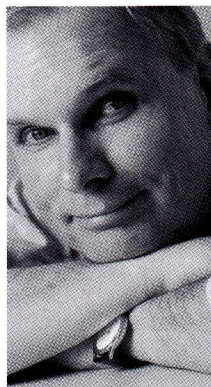
Er is eigenlijk geen reden waarom vliegtuigen een piloot aan boord moeten hebben, behalve dat toen vliegtuigen hun intrede deden automatisering nog in de kinderschoenen stond. Zelfs luchtgevechten zijn – op grote schaal – beter onbemand te voeren. In gesprekken weten mensen mij altijd voorbeelden te noemen van automatisering die ons in de steek laat. Die voorbeelden zijn terecht, maar daartegenover staan – hoewel ik het niet kan bewijzen – veel ongevallen die zijn voorkomen dankzij automatisering. Bovendien zou de luchtvaart in zijn huidige vorm onmogelijk zijn zonder automatisering; denk aan automatische landingen en verkeersleiding, waardoor een volume aan vlieg-bewegingen mogelijk wordt dat er anders domweg niet zou zijn geweest.

Vliegen is goed te automatiseren. Van A naar B vliegen zonder bochten in een luchtruim dat is geoptimaliseerd voor efficiëntie en waar behoorlijk streng toezicht wordt gehouden op bestuurders, is beter te organiseren dan rijden op de openbare weg, met onoverzichtelijke kruisingen en dergelijke en over wegen die in de loop van honderden jaren zijn geworden wat ze nu zijn – om maar te zwijgen over verkeersregels en weggebruikers. Zelfs luchtgevechten lijken door onbemande gevechtsvliegtuigen relatief vaak te worden gewonnen – althans in simulaties. En gegeven de tijd en het geld die het kosten om een vlieger op te leiden, is het goed voorstelbaar dat onbemande gevechtsvliegtuigen kosteneffectief zijn, zelfs als de verliezen mochten tegenvallen.

Luchtvaart heeft als relatief jonge en sterk gestructureerde bedrijfstak dus veel potentieel voor 'onbemand', behalve natuurlijk bij recreatieve luchtvaart. Piloot en Vliegtuig besteedt hieraan dan ook terecht relatief veel aandacht. We moeten daarbij volgens mij enkele zaken in het oog houden:

1: In het dagelijkse spraakgebruik worden onbemande vliegtuigen (vaak 'drones' genoemd) meestal gelijkgesteld met kleine vliegtuigjes voor kortaafstandssurveillance, foto-

Zal bemande
luchtvaart
uitsterven?



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

grafie en dergelijke. Die drones zijn belangrijk, maar gelukkig besteedt P&V relatief veel aandacht aan grotere drones voor personen- en vrachtvervoer. Zulke toestellen, zoals de militaire Predator en dergelijke, lijken wat mij betreft meer op bemande vliegtuigen dan op drones en zullen vaak opereren in hetzelfde luchtruim. Waarom zou een onbemand vrachtvliegtuig op weg van Nederland naar China anders moeten worden gevlogen dan bijvoorbeeld een Boeing 777, die overigens de vlucht ook grotendeels automatisch aflegt? Ik denk dat grote drones, met een betalende lading van 500 kg of meer, minstens even belangrijk gaan worden als 'Bart Smit-drones'. Zowel politici als hun kiezers moeten zich bewust worden van het potentieel van de onbemande soortgenoten van bestaande bemande vliegtuigen.

INFRASTRUCTUUR

2: Bij 'onbemande vliegtuigen' denkt men vooral aan vliegtuigen. Belangrijk en begrijpelijk, maar infrastructuur is een veel grotere uitdaging, want daarvoor is een complex en langdurig beleidsproces nodig met actoren van buiten de luchtvaartsector. Dan moet men niet alleen denken aan 'laadpalen' voor elektrische drones, want die zijn relatief eenvoudig aan te leggen (en helaas voorlopig alleen realistisch voor kleinere drones). Ik denk aan drone-vliegvelden en dergelijke, die op veel meer plaatsen zouden moeten komen dan traditionele velden, willen we de voordelen van drones maximaal benutten. Om nog maar te zwijgen van automatische systemen die de lading van grote drones overbrengen in 'pakketjesdrones', zodat ook in afgelegen gebieden of als geen efficiënte grondinfrastructuur mogelijk is een effectief logistiek systeem kan worden opgezet. Zo'n systeem kan het economisch potentieel van regio's ontwikkelen en welvaart beter verdelen. De infrastructuur voor drones is niet alleen een zaak voor de luchtvaartsector, maar voor de overheid als geheel. Gezien het aanzienlijke ruimtebeslag van een luchthaven moet er bij de planning van grondgebruik onverwijld worden gekeken naar de inpassing van drones. De huidige discussie over de allocatie van landbouwgrond is misschien een goede aanleiding. We kunnen er als BV Nederland voor kiezen om drones niet de ruimte te geven, maar dat moet dan wel een bewuste keuze zijn.

TEN SLOTTE

Luchtvaart is een zaak van lange adem en grote maatschappelijke gevolgen. De aanleg van een vliegveld kost jaren, en de geluidshinder van een luchthaven doet zich voelen ver buiten de grenzen van het veld. Met de inpassing van drones in de Nederlandse samenleving kan dus niet te vroeg worden begonnen. ■