

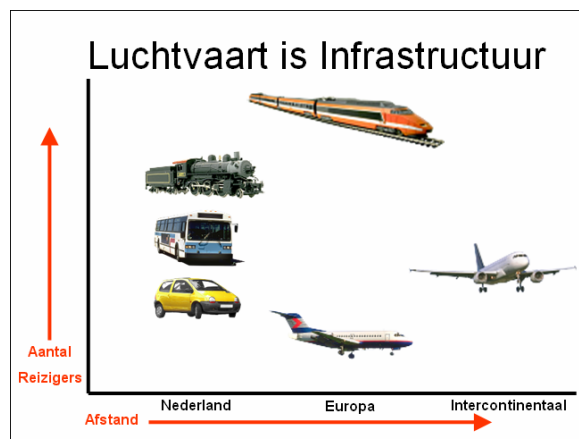
Luchtvaart, het ei van Columbus

Vliegen is een technologisch hoogwaardige vervoersvorm die op buitenstaanders complex kan overkomen. Dat komt wellicht doordat vliegtuigen een dimensie meer kennen dan de auto en de trein. Vliegtuigen worden door de lucht gedragen. De verrassend positieve gevolgen hiervan voor zaken als energieverbruik zijn bij weinig mensen bekend.

Volgens de *Dikke van Dale* is luchtvaart 'het vliegen met luchtvaartuigen'. Dit is een heel simpele en heldere definitie. Er gaat echter meer achter schuil, want met deze luchtvaartuigen biedt de luchtvaart infrastructuur, net als bijvoorbeeld het weg- en treinverkeer. Infrastructuur is van belang voor mobiliteit en daarmee voor de economische ontwikkeling.

Lucht, spoor of weg?

Om van de ene naar de andere plek te komen kiest de reiziger voor een bepaald transportmiddel. Deze keus zal afhangen van bijvoorbeeld de reiskosten en de tijdsduur. Welk transportmiddel voor handen is op een bepaald traject is weer afhankelijk van de afstand en het aantal reizigers op dit traject. Het aanleggen van een snelweg of een spoorbaan is alleen economisch interessant wanneer er voldoende mensen gebruik van maken. Voor lange afstanden is het vliegtuig vaak het meest geschikte vervoersmiddel. Voor intercontinentale afstanden is er voor het vliegtuig zelfs geen alternatief. Binnen Europa is voor sommige verbindingen een hogesnelheidstrein mogelijk, mits er voor dat traject ook voldoende vraag naar vervoer is en het een goed begaanbaar gebied betreft zonder al te veel bergen en water.



Omdat de aanleg van een hogesnelheidslijn grote investeringen in geld, ruimte en energie vergt, is dat pas rendabel wanneer er veel reizigers gebruik van maken. De investeringen in een luchtverbinding daarentegen betreffen alleen een start- en landingsbaan. Luchtvaart kent bovendien een grote mate van flexibiliteit. Met relatief weinig middelen kan een luchtverbinding worden gestart en er kan al efficiënt gevlogen worden bij enkele tientallen passagiers per dag. Als de vraag naar vervoer toe- of afneemt zet men een groter of kleiner vliegtuig in. Bij te weinig vraag is het mogelijk weer te stoppen met de luchtverbinding zonder dat er sprake is van een enorme kapitaalvernietiging. Dit in tegenstelling tot een spoorlijn. Als die eenmaal aangelegd is, zijn er enorme kosten gemaakt en kan men eigenlijk niet meer terug. Ook al blijkt de lijn achteraf onrendabel.

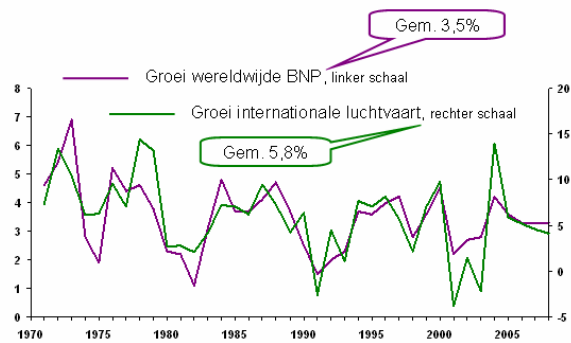
Luchtvaart en economie

Luchtvaart is infrastructuur, net als wegverkeer, treinverkeer en scheepvaart. Daarmee is luchtvaart een belangrijke randvoorwaarde voor onze economie en dus volgt de omvang de economische ontwikkeling. Als de economie groeit dan groeit de vraag naar transport en daarmee ook de vraag naar luchtvaart. Omgekeerd krimpt de vraag naar luchtvaart als de economie krimpt. Luchtvaart is dus niet de "motor" maar de thermometer van de economie.

De gemiddelde groei van de internationale luchtvaart is groter dan de gemiddelde groei van de wereldeconomie. De gemiddelde groei van het wereldwijde bruto nationaal product in de periode 1970-2008 bedroeg 3,5% terwijl de internationale luchtvaart in die periode met gemiddeld 5,8% groeide. Niet alleen de internationale luchtvaart maar ook de groei van luchtvaart op Schiphol is sterk afhankelijk van de groei van de wereldeconomie.

Luchtvaart is Infrastructuur

Volgt dus economische ontwikkeling



De zeven wonderen van de moderne luchtvaart

In de PNL nieuwsbrieven zullen we maandelijks nog veel meer 'eye-openers' over luchtvaart behandelen. In het april-nummer kunt u lezen dat de CO₂-uitstoot door de luchtvaart minder groot is dan velen denken.