

Kleine luchtvaart; gemengde gevoelens

Prof dr. H.B. Roos

Hgl logistiek management
Erasmus Universiteit

Het is niet alleen de 'grote luchtvaart' die aandacht vraagt. In de schaduw van de *Perspectievennota Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur*-discussie (TNLI) moet ook een plaats zijn voor de problematiek van de kleine luchtvaart. Is luchtvaart in een aantal decennia geworden van iets dat een *Peter Stuijvesant*-gevoel oproept tot iets dat nu past in het rijtje van veroorzakers van het einde der tijden? Kleine luchtvaart is door zijn 'speelgoed'-associatie in de zone van een gevaarlijk en dus te verbieden speeltje geraakt.

Wijst dit op doorgebroken inzicht of is er sprake van miskenning van de maatschappelijke betekenis? Zelfs de ballonvaart en het zweefvliegen zijn in bepaalde kringen beladen hobby's waarover men niet graag spreekt. Exploitanten van vliegvelden voor kleine luchtvaart worden geplaagd door overdreven politieke regelzucht. Alles lijkt tot doel te hebben dat er zo min mogelijk wordt gevlogen. Het lijkt er zelfs op dat deze officieel erkende vorm van luchtvaart in het licht van een schijnbaar naderend verbod, gedoogd wordt.

Verdiend de kleine luchtvaart deze positie? Lokale politici lijken nauwelijks geneigd om kleine luchtvaart te willen steunen. Netto electoraal succes wordt verwacht als men ertegen ageert. Wie ruimtelijke claims ten behoeve van het beoefenen van de kleine luchtvaart wil verdedigen, wacht hoon.

Waarom toch, kan men zich afvragen, mag de beoefening van de kleine luchtvaart zich dan in een toenemende belangstelling verheugen? In de afgelopen twaalf jaar groeide het aantal vliegtuigbewegingen in deze sector met gemiddeld tien procent per jaar. Opvallend is dat in Nederland slechts een klein gedeelte van alle vliegtuigbewegingen (ongeveer vijf procent) een zakenvlucht genoemd kan worden. In een cultuur waarin het privé-vliegtuig of de luchttaxi nog tot de gespreksonderwerpen van weinigen behoort, kan men zich voorstellen dat de gebruikers en hun gebruik zich moeilijk laten traceren.

Toch heeft zakenluchtvaart een belangrijke functie in het grensoverschrijdend economisch leven. Zo is het een zeer belangrijk instrument in het onderhouden van internationale contacten tussen bedrijven. Aan toeleveranciers en afnemers kan op deze wijze op cruciale momenten een *face-to-face* contact worden geboden. In het kader van de Europese eenwording zal daarop in toenemende mate een beroep worden gedaan. Het aanknopen van handelscontacten, het bezegelen, het redden en het overleggen over verlenging van contracten met toeleveranciers en afnemers, zijn belangrijke momenten waar niet vertrouwd kan worden op elektronische hulpmiddelen als internet en e-mail. Wetende, dat de netwerken van bedrijven in toenemende mate een wereldwijd karakter krijgen en dat tevens de contracten een kortere looptijd zullen kennen, zou in de toekomst kunnen leiden tot een sterke toename van de kleine

luchtvaart met een zakelijk motief. Natuurlijk verschilt het reisgedrag van onderneming tot onderneming. Directeuren van kleine innovatieve industriële- en handelsondernemingen zullen vaker het zakenvliegtuig nemen dan het middelmanagement van grote multinationals. Deze groep moet aanschuiven, als men al toestemming krijgt om te mogen vliegen, op de mainports voor dagrandverbindingen in Europa. Overnachtingen in Europa zijn te duur. Als men kleine innovatieve industriële ondernemingen aantrekkelijk vindt als aanvulling op het bedrijvenpalet van een gemeente, dan dient men erop te letten dat de vraag naar faciliteiten voor zakenluchtvaart op tafel kan komen. Bestuurders van gemeenten waar een geschikt vliegveld voor kleine luchtvaart is gelegen, beseffen dat vliegvelden geschikt voor regionaal verkeer een aardige vestigingsplaatsfactor voor bedrijven zou kunnen zijn. Hoe daar bestuurlijk mee moet worden omgegaan vereist veel politieke stuurmanskunst.

Een toenemende categorie vliegtuigbewegingen is ook te vinden in de maatschappelijke taken. Hierbij kan men denken aan bewaking van natuurgebieden en andere objecten, het geven van bijstand bij rampen en het bieden van een communicatie- en opsporingsmiddel voor politie en justitie. Het is wrang te moeten constateren, dat de beheerders van grote natuurgebieden de stilte geweld moeten aandoen door gebruik te maken van patrouillevliegtuigen waarmee ze het gebied constant moeten overvliegen. Allerlei onverantwoordelijk gedrag in natuurgebieden moet snel kunnen worden ontdekt. Niet ontkend kan worden, dat het met name de lesvluchten zijn die in de nabijheid van luchthavens met een vliegschool tot veel klachten aanleiding geven. Toch hebben ook lesvluchten een bepaalde maatschappelijke betekenis. Het is de opstap voor velen in de luchtvaart als bedrijfstak waar brood te verdienen valt.

Het zou te ver voeren om alle categorieën kleine luchtvaart in extenso te behandelen. Het mag duidelijk zijn dat de kleine luchtvaart een sector is, die meer maatschappelijke waardering verdient. Niet ontkend kan worden, dat er hinder voortkomt uit de activiteiten van deze sector. Gemengde gevoelens zijn verklaarbaar. Zij geven echter nog geen basis voor het zoeken naar oplossingen. Daarvoor is een open discussie wenselijk tussen marktpartijen en betrokkenen daarbuiten met een algemeen erkend redelijk belang.