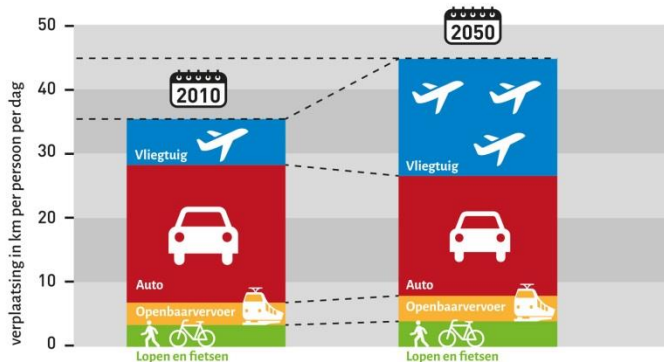


Vliegende Hollanders

Deze blog gaat niet over het spookschip 'De Vliegende Hollander' dat sinds onze Gouden Eeuw bij Kaap de Goede Hoop zou rondvaren. Het gaat over verandering van ons mobiliteitsgedrag: hoe wij Hollanders en inwoners van een voorheen zeevarende natie massaal het luchtruim gaan kiezen. In 2050 zitten we gemiddeld meer kilometers in een vliegtuig dan in de auto. Nu al leggen we 25% van onze mobiliteit door de lucht af. Het sommetje is verder eenvoudig: het aantal kilometers dat we vliegen neemt met zo'n 3% per jaar toe en gemiddeld per persoon groeit het autogebruik niet meer. Sinds 2011 was er ieder jaar een kleine afname van het dagelijkse aantal kilometers in een auto.¹ De figuur laat zien hoe we ons in 2050 verplaatsen als de huidige trends doorzetten.²



We beseffen nog onvoldoende dat onze mobiliteit aan het veranderen is. Dit komt onder meer omdat het beleid gaat over mobiliteit binnen onze landsgrenzen. Logisch, want we hoeven alleen maar in ons eigen land te zorgen voor wegen en spoorlijnen. Maar door deze focus op het verkeer binnen Nederland, zien we niet dat het mobiliteitsgedrag van de Nederlanders verandert. Als we meer

gaan vliegen gaan we minder autorijden, fietsen en met de trein. Dit is een gevolg van de 'Wet van de constante reistijd' die zegt dat we gemiddeld 1,1 uur per dag reizen; vroeger en nu, in Afrika, in Amerika en hier. En in 2050 zijn we twee keer zoveel tijd kwijt met vliegen dan in 2010 en hierdoor zal de tijd die we gemiddeld in een auto zitten met 10% afnemen. Dit is nu nog een blinde vlek in de huidige mobiliteitsstatistieken en in de gebruikte verkeersprognose modellen.

De overgang van de auto naar het vliegtuig als snelste groeier is een van de redenen dat we een nieuwe trek naar de stad beleven. Vooral stedelijke regio's in de buurt van internationale luchthavens zullen uitgroeien tot zogenoemde 'Airport Cities'. In ons land heeft de Metropoolregio Amsterdam met Schiphol een sterke positie. Om deze te behouden is verdere stedelijke verdichting nodig, waardoor Schiphol een grotere thuishaven krijgt en minder kwetsbaar wordt voor de concurrentie van opkomende transferhubs als Istanbul en Dubai. Ook is een goede metroverbinding nodig om Schiphol beter bereikbaar te maken voor het groeiend aantal inwoners van de Metropoolregio.

Goed inspelen op de groei van de luchtvaart biedt ons dus kansen. Tegelijkertijd zal de bijdrage van de luchtvaart aan klimaatverandering drastisch omlaag moeten. De recente internationale afspraken in Montreal hierover zijn nauwelijks een eerste stapje naar het halen van de doelen van Parijs. Europa zal het voortouw moeten nemen, bijvoorbeeld door eerder onderzoek naar een Europese luchtvaarthefving weer uit de bureaula te halen.³ Al in 2040 al zal onze CO₂-uitstoot door vliegereizen groter zijn dan door onze autoritten.

Arie Bleijenberg
Delft, november 2016

¹ *Mobiliteitsbeeld 2016* (KiM 2016). Dat het autoverkeer in dezelfde periode met 4% is gegroeid komt voor ongeveer de helft door een afname van de gemiddelde bezettingsgraad van 1,5 naar 1,4 inzittenden en voor de andere helft door groei van de bevolking.

² Zie voor onderbouwing mijn boek *Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk* (Bleijenberg 2015).

³ *A European environmental aviation charge – Feasibility study* (Bleijenberg en Wit 1998).