

*Een van Europa's meest gedurfde industriële projecten is ten einde. Na twaalf jaar valt het doek over de Airbus A380. 'Een pijnlijke beslissing, maar emoties zijn in de zakenwereld niet van tel.'*

Van onze redacteur Ruben Mooijman

BrusselGisteren was het officieel, maar eigenlijk is de A380 al ruim een jaar geleden ten grave gedragen. Bijna letterlijk, zelfs. Op 13 november 2017 kondigde het vliegtuigkerkhof van Tarbes, aan de voet van de Pyreneeën, aan dat het zijn eerste A380 had verwelkomd. De MSN003 was tien jaar gebruikt door Singapore Airlines - minder dan de helft van de voorziene levensduur. Toen beslist werd om het leasecontract niet te verlengen en er geen nieuwe maatschappij warm gemaakt kon worden voor het vliegtuig, werd Tarbes de onvermijdelijke laatste bestemming. Het einde werd nog extra roemloos nadat het toestel ontgaan was van twee van de vier motoren. Beelden van het gestripte en wit geschilderde toestel circuleren op het internet. Intussen staan er al vier A380-exemplaren in Tarbes. Ze zullen waarschijnlijk worden ontmanteld.

Voor de goede verstaander was het toen al duidelijk: het A380-programma had de zombie-status bereikt. Gisteren gaf Airbus-ceo Tom Enders tijdens een persconferentie toe dat er geen markt meer is voor dergelijke megavliegtuigen. 'Dit is een pijnlijke beslissing, omdat we zoveel moeite, geld en zweet in dit programma hebben geïnvesteerd. Maar in de zakenwereld kun je beslissingen niet baseren op emoties of wishful thinking. Je moet kijken naar de feiten. En we hebben gewoon niet voldoende orders om hiermee door te gaan.'

Bewondering & twijfel

Airbus heeft alles geprobeerd, zei Enders. Er werd gekeken of een aanpassing van de A380 nog nieuw leven in het programma zou kunnen blazen. Een verlengd model bijvoorbeeld, of nieuwe motoren. Maar helaas. 'De respons van de markt was bijzonder mager, en dat is nog zwak uitgedrukt.'

Vanaf de start ging bewondering over het technische vernuft samen met twijfel over de commerciële haalbaarheid van het toestel. Op de dag van de maiden flight tussen Singapore en Sydney, in oktober 2007, werd al geschreven dat het aantal bestellingen maar de helft bedroeg van wat er nodig was om winst te maken. En toen waren er 450 bestelbonnen getekend - dubbel zoveel als het aantal toestellen dat tot nu toe gebouwd is. 'Succes is verre van gegarandeerd', schreef de BBC bij die gelegenheid al.

De doodssteek werd gegeven door Emirates, dat een eerdere bestelling van 39 A380's verving door kleinere toestellen. De maatschappij was de beste klant voor het programma. Bijna de helft van alle bestelde exemplaren had Dubai als bestemming. Vorige week schrapt ook het Australische Qantas al een bestelling van acht A380's.

Wat ooit bedoeld was als het paradepaardje van de Europese luchtvaartindustrie, is nu geëindigd als een commerciële mislukking. De ontwikkelingskosten van meer dan 11 miljard euro zijn niet terugverdiend, gaf Airbus toe. Met maar 227 afgeleverde toestellen heeft de A380 zijn ambities nooit kunnen waarmaken. Ter vergelijking: van de Boeing 747, de zogenaamde jumbojet, zijn 1.552 exemplaren gebouwd. Toen Airbus in 2000 besloot een megatoestel te ontwikkelen dat de concurrentie met de 747 aankon, rekende het erop dat de vraag naar dit soort toestellen sterk zou groeien door de voorziene toename van het luchttransport.

'De A380 maakte het mogelijk om de vliegfrequentie tussen grote miljoenensteden te beperken', legt transporteconoom Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen uit. 'In plaats van vijf keer per dag met een klein toestel te vliegen konden drie vluchten met een groot toestel volstaan. Dat was toen een voorspelling die hout sneed. Bij Airbus kennen ze de markt natuurlijk beter dan wie ook. Het leek ook logisch, omdat het aantal slots op grote luchthavens steeds schaarser werd. Die voorspelling is uitgekomen. Op Heathrow is 98 procent van de beschikbare slots in gebruik. Op Schiphol is het maximale aantal vliegbewegingen al bereikt. Dat de A380 toch geen succes is geworden, heeft te maken met factoren die toen niet te voorspellen waren'.

Zoals het succes van de zogenaamde point-to-pointverbindingen. Dat zijn vluchten die samen een dicht netwerk vormen, zodat de passagiers zo weinig mogelijk hoeven over te stappen. Dit soort vluchten, die met kleinere tweemotorige toestellen worden uitgevoerd, zijn erg populair gebleken. De vliegtuigen zijn makkelijker te vullen dan de megatoestellen met honderden zitplaatsen. Bovendien zijn ze ook steeds beter in staat om lange afstanden af te leggen.

Bye bye, viermotorige toestellen

Airbus-ceo Enders zei dat de beslissing van gisteren 'het einde betekent van de markt voor grote viermotorige toestellen'. Boeing stopte eerder al met de bouw van 747's voor de passagiersmarkt en verwacht wordt dat het laatste viermotorige vrachtoestel over enkele jaren wordt geleverd.

'Het aantal megacities waar de A380 echt nodig is, zoals Londen, Los Angeles of New York, is minder snel aan het groeien. Dat speelde in het nadeel van de A380', zegt ook Richard Schuurman, die Airbus volgt voor de luchtvaartsite AirInsight en beheerder is van de A380-fanclub op Twitter en Facebook. 'Wat Airbus heeft onderschat en Boeing wel goed heeft ingezien, is dat er veel meer vluchten zijn gekomen waarvoor de tweemotorige vliegtuigen geschikter zijn met hun compactere omvang en kleinere aantal stoelen.'

Met de 787 Dreamliner mikte Boeing specifiek op dit type verbindingen. Toch heeft ook Airbus goed ingespeeld op deze markt. Dat blijkt wel uit de beslissing van Emirates. Die maatschappij schrapt weliswaar de bestelling van 39 A380's, maar vervangt die order door veertig toestellen van het type A330 en dertig van het type A350. Dat zijn kleinere, tweemotorige toestellen.

Een hoge CO 2-taks, waarvoor de pleidooien nu steeds luider klinken, had de levensduur van de A380 misschien nog wat kunnen rekken. Airbus zelf claimt dat het toestel het meest klimaatvriendelijke type op de markt is, omdat het per passagierskilometer de kleinste hoeveelheid broeikasgas uitstoot. 'Maar de volgende generatie tweemotorige toestellen is ook weer schoner, zeker omdat er maar twee motoren onder de vleugels hangen', zegt Schuurman.

Illustere flop?

Nu Airbus de stekker eruit heeft getrokken, rijst de vraag welke plaats de A380 zal innemen in de luchtvaartgeschiedenis. Alleen al wegens zijn reusachtige omvang zal het een illustere toestel blijven. Maar commercieel is het geen succesverhaal. 'Of je het een flop kunt noemen? Nee, dat niet', zegt Van de Voorde. 'Maar een echt succesverhaal zoals de 747 is het natuurlijk niet geworden. Airbus heeft er geen geld aan verdiend, dat is zeker. Om de ontwikkelingskosten terug te verdienen, hadden ze er meer dan duizend van moeten verkopen.' Schuurmans oordeel is streng. 'Ik vrees dat de A380 toch gezien zal worden als een mislukking, al is het niet zo erg als de Concorde.' Van dat supersonische toestel zijn er maar zes gebouwd, waarvan er één neerstortte met 113 doden als gevolg.

Over de gevolgen van de stopzetting voor het personeel is nog niet zoveel bekend. Van de Voorde denkt dat de impact gering zal zijn, wegens het succes van de andere toestellen. Airbus maakte gisteren bekend het dikste orderboek ooit te hebben. 'Los van het gezichtsverlies zal het besluit Airbus niet te hard treffen', zegt Schuurman. 'Het aantal werknemers dat op verschillende locaties in Europa aan de A380 werkte, was al teruggeschroefd, nu de productie terug ging naar acht toestellen dit jaar en zes in 2020. Voor hen wordt daarna gezocht naar ander werk, en Airbus zal hen vast nodig hebben voor andere programma's. Voor Airbus is er uiteindelijk meer te verdienen aan vliegtuigen die wel verkopen dan aan vliegtuigen die niemand wil.'

Op het Twitter-account van de A380-fanclub hing gisteren een somber sfeertje. Fans haalden herinneringen op en deelden foto's. 'Verdorie, Airbus, moest je nu echt Valentijnsdag uitkiezen om mijn gevleugelde liefde de nek om te draaien?'

Ruben Mooijman

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden