

## Groene trend in luchtvaart is ‘hip en het verkoopt’

Hans Buurma

**De luchtvaartsector lijkt groen te worden.** De KLM wil op den duur 84% biofuel invoeren om fossiel CO<sub>2</sub> te compenseren. KLM-directeur Jan Ernst de Groot zegt: “de groene trend is hip en het verkoopt”. Tegelijk moet de KLM “*duurzaam groeien*”, wat een toename van brandstofgebruik en dus uitstoot van broeikasgas met zich meebrengt. Hoe past duurzaam groeien bij de invoering van biofuel?

De Schiphol Group wil “*in 2012 voor wat betreft haar eigen activiteiten klimaatneutraal zijn*”. In haar Corporate Responsibility-beleid staat: “*Groei is essentieel voor een onderneming. Onze visie is dat groei op duurzame wijze moet worden bereikt*”. De groei van de eigen activiteiten van de onderneming Schiphol Group is sterk verbonden met de groei van haar bestaansreden, de luchtvaart.. Dat blijkt onder meer uit de pogingen die de Schiphol Group onderneemt om prijsvechter easyJet binnen te halen. De Group kijkt terecht verder dan de eigen activiteiten, want in 2020 moet op *de locatie Schiphol de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 30% gereduceerd zijn ten opzichte van 1990*, inclusief die van activiteiten die de Group niet zelf aanstuurt, maar wel kan beïnvloeden. Die van Aircraft Fuel Supply is direct verbonden met luchtvaartgroei, namelijk toenemende aantallen vliegtuigen met brandstof voltanken. Wat is essentieel voor de continuïteit van een onderneming als de Schiphol Group, steeds blijven groeien of duurzame financiële gezondheid? Hoe past groei van de luchtvaart bij het streven naar CO<sub>2</sub>-reductie?

Met duurzame groei bedoelt de Schiphol Group groei van de luchtvaart in overleg met de omgeving, namelijk de Tafel van Alders. Daar zijn in 2008 afspraken gemaakt over groei en vlieghinder, namelijk dat prijsvechters en chartermaatschappijen plaats moeten maken voor de uitbreiding van het KLM-netwerk. De pogingen van de Schiphol Group om easyJet juist naar Schiphol te halen zijn volgens bewonersdelegaties aan de Alderstafel en in de Cros in strijd met die afspraken. De verwachte vermindering van hinder onder het nieuwe Alderssysteem is verwaarloosbaar klein, wat ook al niet met afspraken over luchtvaartgroei strookt. Hans Alders erkent tegenwoordig openlijk dat groei van luchtverkeer van Schiphol tot toename van hinder leidt. Klimateffecten van de luchtvaartgroei zijn bij het Aldersadvies 2008 niet onder ogen gezien. Nu de luchtvaartsector intussen wel een klimaatbeleid heeft, is de tijd gekomen om dat wel te doen.

Het ongetwijfeld oprechte klimaatbeleid van KLM en Schiphol Group verdient zonder meer grote waardering. Prijsvechter easyJet wil doet niet mee omdat hun bijdrage aan de opwarming maar zo klein zou zijn. Als iedereen zo zou redeneren, wordt de aarde wel erg warm. Evenals in de rest van de geïndustrialiseerde samenleving moet de totale uitstoot van broeikasgassen van de luchtvaart in 2050 vijf keer zo laag worden als nu. Te veel uitstoot zou de temperatuur meer dan twee graden laten stijgen, wat de economie en de mensheid in grote problemen zou brengen. Dat is rampzalig voor de conjunctuurgevoelige luchtvaart, dus is er ook nog een eigenbelang. De mondiale groei van de luchtvaart is volgens het luchtvaartkennisinstituut PDL (het Platform Duurzame Luchtvaart van Benno Baksteen) 5,8% per jaar. Rond 2050 wordt er bijna *tien keer zoveel* gevlogen als nu. Er zijn twee redenen waarom groei van de luchtvaart strijdig is met het streven naar klimaatneutraliteit.

**Vliegtuigbrandstof met 84% biofuel is bij nulgroei al onvoldoende klimaatneutraal.** Naast de resterende uitstoot van fossiele CO<sub>2</sub> uit 16% kerosine veroorzaken de teelt en productie van biofuel ook een aanmerkelijke emissie van broeikasgassen. Het gaat om methaan, N<sub>2</sub>O en gassen uit motorbrandstof en kunstmest. Zelfs bij nulgroei van de luchtvaart zal het nog heel lastig worden om rond 2050 de vereiste 80% CO<sub>2</sub>-reductie te halen. De groei die de KLM wenst, maakt dat doel helemaal onbereikbaar. De werkelijkheid is nog erger. Vertienvoudiging van de mondiale luchtvaart op biofuel zou in 2050 de uitstoot van CO<sub>2</sub> ten opzichte van 2009 juist verdubbelen (10 x 20%). Ondanks de biofuel is de ‘duurzame groei’ van de KLM in strijd met de klimaatdoelstellingen van de geïndustrialiseerde landen. De Schiphol Group wil in 2020 op de locatie Schiphol 30% minder CO<sub>2</sub> uitstoten, maar wil tegelijk de luchtvaart via Schiphol laten groeien. Dat betekent toenemende verkoop van kerosine en biofuel. De uitstoot daarvan zou de beoogde CO<sub>2</sub>-beperking van grondactiviteiten volkomen teniet doen. Schiphol, KLM en andere carriers kunnen alleen hun CO<sub>2</sub>-emissie beperken als het aantal vluchten niet meer toeneemt.

**Vliegtuigen stoten meer broeikasgassen uit dan alleen CO<sub>2</sub>.** Stikstofverbindingen, waterdamp en andere gassen van jets in de stratosfeer zijn ook broeikasgassen, die het opwarmingseffect met een factor 2 tot

4 verhogen, zegt het VN-klimaatpanel IPCC. Biofuel verhelpt dat niet, want de extra broeikasgassen ontstaan bij elk soort brandstof. Het PDL noemt dit effect ook, maar blijft er zeer vaag over. De KLM maakt er geen melding van, waarom is niet duidelijk. We houden het hier slechts op een verdubbeling om niet al te pessimistisch te zijn. Volgens KLM en PDL veroorzaakt momenteel de fossiele CO<sub>2</sub> van de luchtvaart 2% van de opwarming. Bijkomende broeikasgassen maken daar minstens 4% van. Invoering van 84% biofuel verlaagt de uitstoot van broeikasgas (CO<sub>2</sub> plus de andere gassen) per eenheid brandstof niet tot 20%, maar tot slechts 60%. Dat komt omdat de uitstoot van de extra broeikasgassen totaal niet afneemt. Vermindering naar het doel van 20% is wel mogelijk door mondiaal drie keer minder brandstof te verstoken. Met alleen zuiniger vliegen lukt dat niet, dus zal er ook minder moeten worden gevlogen.

**Vertienvoudiging van de luchtvaart is een horrorscenario.** De emissie van de luchtvaart wordt dan minstens zes keer zo groot in plaats van vijf keer zo klein. Dan stijgt in 2050 de bijdrage van de luchtvaart aan de opwarming van 4% nu naar minstens 24% van het niveau in 2009. De rest van de wereld zou zich dan voor niets hebben ingespannen om op 20% uit te komen, want de luchtvaart maakt er meer dan het dubbele van en wordt ook de grootste opwarmer. De temperatuur zal dan meer dan twee graden stijgen. Dit wil geen mens, hoe graag hij ook vliegt. Het groene gras van de KLM en de Schiphol Group bedekt een ongemakkelijke combinatie van resterend fossiel CO<sub>2</sub>, andere niet te compenseren broeikasgassen en een groei die niet duurzaam is, maar de opwarming juist versterkt.

**Goed klimaatbeleid vereist biofuel, maar laat groei niet toe.** KLM en Schiphol Group willen het duurzaamheid- en klimaatvraagstuk ongetwijfeld serieus aanpakken, maar hebben nog niet onderkend dat echte klimaatneutraliteit en luchtvaartgroei elkaar flink in de weg zitten. De Britse regering heeft dat wel gedaan met het besluit om vanwege het klimaat de luchthavens van Londen niet meer uit te breiden. Een goed klimaatbeleid vraagt veel meer dan een transitie naar biofuel en klimaatneutrale grondactiviteiten. Grondige voorbereiding op een toekomst waarin mensen voor hun internationale reizen zoveel mogelijk gelijkwaardige alternatieven zullen gebruiken. Zoals klimaatneutrale treinen, auto's en videoconferencing. Schiphol beschikt al over een groot treinstation. Het vliegen kan zonodig worden gereserveerd voor lange reizen (intercontinentaal) met een uitgesproken economisch of maatschappelijk doel, dat een hoge vliegprijs rechtvaardigt. Want brandstofkosten en belastingen zullen de vliegtickets ongetwijfeld duurder maken. Op de grote hubs zullen luchtvaartmaatschappijen intensief moeten samenwerken met railoperators die de snelle verbindingen met en in het achterland tot stand brengen, terwijl regionale luchthavens geleidelijk zullen krimpen. Afspraken in de EU moeten voorkomen dat lidstaten die stoppen met luchtvaartgroei (zoals Groot-Brittannië), moeten toezien dat het luchtvaartbedrijfsleven in achterblijvende lidstaten de groeiende business gretig overneemt. Anders wordt het dweilen met de kraan steeds verder open.

Ik daag de KLM en de Schiphol Group uit om te erkennen dat groei van de luchtvaart en hun klimaatbeleid niet samen gaan. Beide ondernemingen moeten hun koers veranderen om echt klimaatvriendelijk te worden. Van groei naar groen, dat zou pas hip zijn. En verkopen doet het zeker.

De WTL is actief sinds 2008. De Werkgroep bestaat uit een denktank, vrijwilligers en vele sympathisanten die voorstander zijn van een goed leefklimaat in Nederland en daarbuiten. Wij streven naar een ingrijpende koerswijziging in Nederland en de EU voor de luchtvaart, namelijk van groei naar groen. Dat is dringend nodig om teveel opwarming te helpen voorkomen, de leefbaarheid in ons land te verbeteren en een duurzame economie te ontwikkelen die minder afhankelijk wordt van luchtvaartgroei.

Hans Buurma is lid van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS), voorzitter van de WTL en onder meer vliegtuigbouwkundige.