

Luchtvaart wordt vaak gezien als de Grote Boze Wolf in klimaatland, maar dat beeld is gebaseerd op framing en niet op feiten. Helaas lijkt dat beeld wel het beleid te beïnvloeden. Laten we die framing daarom stap voor stap ontmantelen. Het effect daarvan zal beperkt zijn, maar het leidt hopelijk wel tot terugkeer van de gerechtvaardigde trots op een van de grootste prestaties van de mens: de verovering van het luchtruim.

Eerst zetten we even drie zaken op een rij die niet ter discussie staan. Ten eerste: klimaatverandering is echt. Ten tweede: de bijdrage van luchtvaart aan klimaateffecten is ook echt. Ten derde: wie een intercontinentale reis maakt voegt daarmee een behoorlijk stuk toe aan zijn of haar persoonlijke uitstoot.

Van een vierde onderwerp, belastingvrijstelling op internationaal vervoer, staat ook niet ter discussie dat die vrijstelling geen noodzaak is. Het is een politieke keuze. In 1944 is die keuze gemaakt met als doel internationale contacten te bevorderen. De hoop was dat daarmee de kans op grote gewapende conflicten zou afnemen. Zo'n keuze hoeft natuurlijk niet voor eeuwig te zijn, maar dan moet de discussie dus daarover gaan. Vinden we bevorderen van internationale contacten nog steeds verstandig, of kiezen we voor beperking van mobiliteit. Uiteraard na zorgvuldige afweging van de voor- en nadelen daarvan voor de wereld als geheel.

Helaas wordt, wanneer de belastingvrijstelling ter sprake komt, in plaats van die discussie te voeren vaak de framing aangehaald: luchtvaart moet worden belast omdat luchtvaart zo slecht is. Dat klopt om te beginnen in relatieve zin al niet. Voor intercontinentaal vervoer zijn schepen het enige alternatief en die verbruiken over dezelfde afstand per passagier zeven keer meer brandstof dan een vliegtuig.

Ook voor continentaal vervoer geldt het niet. Het alternatief daar is de HSL en die gebruikt per passagier net zo veel energie als een vliegtuig. Karel Knip heeft daar in de NRC in 2018 al eens twee artikelen aan gewijd, maar kreeg toen zoveel bagger over zich heen dat hij besloot zich verder buiten die discussie te houden. De HSL doet het op klimaatgebied alleen beter dan het vliegtuig wanneer gebruik wordt gemaakt van stroom uit kerncentrales, wat bij de TGV en de Eurostar inderdaad het geval is. Maar dan nog moeten er minstens 10 miljoen reizigers per jaar gebruik van maken, want anders gooit de uitstoot die het gevolg is van bouw en onderhoud van de uitgebreide infrastructuur, met vaak veel tunnels en bruggen, alsnog roet in het eten en is het vliegtuig toch de betere oplossing. Een HSL is in slechts weinig situaties beter dan het vliegtuig en zelfs dan zijn de kosten die er mee gemoeid zijn extreem hoog voor een zeer beperkt klimaatvoordeel. Dat laatste mag natuurlijk, want dat is ook een politieke keuze.

De framing schakelt dan over naar een ander argument. De bijdrage is in absolute zin zo groot dat luchtvaart echt aangepakt moet worden. Luchtvaart is de grote boze wolf. Wie dat vervolgens uitzoekt ziet dat de bijdrage van luchtvaart aan de wereldwijde uitstoot ruim 2% is. Niet niets, en daar moet zeker iets mee gebeuren. Maar al breng je het terug naar nul, het heeft per definitie weinig invloed. Het is dus niet erg slim om luchtvaart als hoofdschuldige op het schavot te plaatsen. Tenminste, niet als je echt wat aan het klimaatprobleem wilt doen.

Ja, zeggen de framers dan, het mag dan nu maar 2% zijn, luchtvaart groeit zo sterk dat in 2050 misschien wel een kwart van de uitstoot van luchtvaart komt. We spreken natuurlijk van voor de

Coronacrisis. Zoek je dat uit, dan blijkt dat hooguit het geval te kunnen zijn wanneer de totale menselijke uitstoot met minstens twee derde is teruggebracht. En dus het klimaatprobleem feitelijk is opgelost.

Als laatste framing blijft dan over dat luchtvaart ook eindelijk eens zuiniger moet worden en dat je dat, net als bij auto's, kunt afdwingen door brandstof te belasten. Dit geeft blijk van een groot gebrek aan kennis van de luchtvaart. Vliegtuigen hebben een maximum startgewicht dat nauwlettend wordt bewaakt. Al was de brandstof gratis, dan nog zouden vliegtuigen steeds zuiniger te worden. Want dat geeft meer ruimte voor passagiers en vracht. Dat is ook precies wat is gebeurd. Tussen 1960 en 2000 is het verbruik per passagier van vliegtuigen teruggelopen van 8,5 liter per 100 km (DC8) naar 2,3 liter (B777). Een afname met meer dan 70%. Dat is ook gelijk het probleem. Anders dan bij auto's is er weinig ruimte meer voor nog verdere verbetering.

Toch is er zicht op een oplossing. Natuurlijk. Je kunt kiezen voor beperking van mobiliteit en dan kan duurder maken van vliegen een middel zijn. Al moet je dan dus ook de alternatieven in gelijke mate duurder maken, want anders pakt het alsnog verkeerd uit omdat die slechter zijn. Maar dan moet de discussie dus gaan over het al dan niet beperken van mobiliteit. En niet over het beperken van luchtvaart.

Maar als je kiest voor beperken en duurder maken, gebruik dan de opbrengst van heffingen of belastingen om luchtvaart klimaatneutraal te maken. Want luchtvaart heeft wel degelijk een probleem. De HSL rijdt op uitstootvrije stroom uit kernenergie en kan overstappen op stroom uit alternatieve bronnen zodra die in voldoende mate beschikbaar is. Het vliegtuig kan dat niet. De weg naar klimaatneutraal vliegen loopt via de ontwikkeling van SAF: Sustainable Aviation Fuel. Dat kan biokerosine zijn, uit algen, dus geen competitie met voedselproductie, maar ook synthetische kerosine, te maken wanneer er sprake is van overtollige productie van elektriciteit uit zonne- of windenergie. Beide SAF's zijn technisch al mogelijk, maar nu nog te duur. De luchtvaartsector kon al niet investeren in de verdere ontwikkeling daarvan, en na de Coronacrisis al helemaal niet meer. Wie echt om de toekomst geeft moet dus kiezen voor financieren van die ontwikkeling, en niet voor beleid gebaseerd op framing.

Kortom: werkt u in de luchtvaart dan heeft u alle reden om heel erg trots te zijn. Bent u beleidsmaker, maak dan alstublieft verstandige keuzes, gebaseerd op feiten.

Mei 2020, Benno Baksteen

*NB: de echte liefhebbers van getallen en percentages kunnen achtergronden, bronnen en uitgewerkte voorbeelden van framing vinden in de pdf 'Luchtvaart – Feiten versus Framing' via deze*

*link: <https://1drv.ms/b/s!AgjmBJERywldyRc8aXoeqPotySNy?e=tMk4rY>*