

'Het is een strategische fout om mensen te vragen niet meer op het vliegtuig te stappen'



Klimaat © Getty Deel dit artikel: Jeroen de Preter

Bijgewerkt op: 14:25

Op de klimaatop van Dubai spraken vorige maand 198 landen af om geleidelijk af te stappen van fossiele brandstoffen. Wat betekent dat voor de luchtvaart?

Op 14 februari vorig jaar besliste het Europees Parlement dat nieuwe auto's vanaf 2035 geen gram CO₂ meer mogen uitstoten. Een historisch besluit dat, hoe radicaal het ook lijkt, past in een evolutie die al decennialang bezig is. Al sinds de jaren 1970 worden de emissienormen voor auto's systematisch verstrengd. Om de emissies verder terug te dringen, werd met grote gretigheid het wapen van de belasting ingezet. In steden als Antwerpen en Brussel worden auto's met hoge emissiewaarden zelfs geweerd op straffe van zware boetes.

Hoe anders verging en vergaat het de luchtvaart. Kerosine is al sinds 1944 vrijgesteld van belasting. Structureel verliesgevend luchthavens zoals die van Deurne worden met subsidiegeld overeind gehouden. Een verhoging van de vliegtaks die Groen vorig jaar voorstelde, werd tijdens de laatste fiscale onderhandelingen geruisloos van tafel geveegd. Dezelfde fluwelen handschoen leek tot voor kort ook de Europese Unie te hanteren. Grote vervuilers moeten in Europa betalen voor elke ton CO₂ die ze uitstoten. De luchtvaartmaatschappijen genieten een uitzonderingsregime, en betalen maar voor een vijfde van hun uitstoot.

Die verschillende aanpak vertaalt zich ook in de cijfers. Volgens een recent rapport van het Europees Parlement zijn de internationale lucht- en scheepvaart de snelst groeiende bronnen van emissies in Europa. Zonder rekening te houden met de niet aan CO₂ gerelateerde effecten zijn ze samen goed voor ongeveer 3,5 procent van de uitstoot. De uitstoot van auto's ligt met circa 15 procent nog altijd veel hoger, maar vertoont wel een dalende trend. Die zal zich vanaf 2035 uiteraard nog veel sneller doorzetten.

Advertisement

De btw op vliegtickets zal er uiteindelijk wel komen.

Luk De Wilde, luchtvaartexpert

'Als het gaat over vermindering van de uitstoot, evolueert de luchtvaart inderdaad trager', stelt professor luchtvaarteconomie Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen). Maar misschien minder dan met onwil heeft die achterstand volgens Dewulf te maken met het tragere productieproces. 'Net als bij auto's zie je dat de nieuwste generatie vliegtuigen telkens aanzienlijk minder uitstoot dan de vorige. Het verschil is dat het bij vliegtuigen veel langer duurt voor de oude worden vervangen. Vliegtuigen gaan langer mee, en het duurt ook langer voor een nieuw type in dienst wordt genomen. Tussen een eerste testvlucht en de eerste commerciële vlucht ligt toch al snel zeven à tien jaar.'

Luchtvaartexpert Luk De Wilde heeft een soortgelijke verklaring. 'Vliegtuigen gaan gemiddeld 25 jaar mee. Daarna worden ze vervangen door nieuwe toestellen, die in de regel veel minder uitstoten. Dat zien we nu ook gebeuren bij Brussels Airlines. Die maatschappij heeft twee jaar geleden vijf nieuwe Airbussen aangekocht, die ongeveer 20 procent minder verbruiken en ook veel minder geluidsoverlast veroorzaken. Maar de toestellen zullen pas in 2025 allemaal operationeel zijn.'

William Todts, directeur van de invloedrijke Europese denktank Transport & Environment, ziet dat enigszins anders. Todts bestrijdt niet dat de nieuwste toestellen energie-efficiënter zijn. 'Maar die winst wordt helemaal tenietgedaan door de toename van het aantal vluchten.' Dat de luchtvaart het slechter doet dan de automobielsector is volgens Todts in de eerste plaats te wijten aan een gebrek aan overheidsregulering. 'De uitstoot van auto's wordt al sinds de jaren zeventig aangepakt, en we zien dat die aanpak werkt. In de luchtvaartindustrie is dat proces nog maar net begonnen.'

Todts wijt die achterstand onder meer aan het mondiale karakter van de sector. 'Luchtvaart was al van bij het begin een manier om continenten te overbruggen. De bedoeling was om barrières weg te halen. Dat weerspiegelt zich in het regelgevende kader, dat, anders dan in de automobielsector, internationaal wordt bepaald. De standaarden worden bepaald door de ICAO, een orgaan binnen de Verenigde Naties. Om daar iets gedaan te krijgen, moet je heel veel violen gelijkgestemd krijgen. Rond klimaat is dat onbegonnen werk.'

'De enge verwevenheid tussen overheid en luchtvaartsector is nergens zo duidelijk als bij de luchthaven van Deurne.' © belgaimage

Lobbywerk

Het per definitie mondiale karakter van de sector maakt het voor landen haast onmogelijk om een eigen koers te varen of een voortrekkersrol te spelen. Een recent Nederlands voorbeeld maakt dat pijnlijk duidelijk. 'Nederland had een plan om het aantal vluchten vanuit Schiphol aanzienlijk te verminderen', vertelt Naomi Cambien, beleidsexpert bij de Bond Beter Leefmilieu (BBL). 'Het plan werd teruggeschroefd onder druk van, in de eerste plaats, de Verenigde Staten, die vreesden dat Amerikaanse lowcostmaatschappijen er minder start- en landingsrechten zouden krijgen. Amerika had te verstaan

gegeven dat het als tegenreactie de KLM-vluchten naar de VS kon inperken – een dreigement waar Nederland voor is gezwicht. Dat soort praktijken is in de sector schering en inslag. In het ideale geval ga je uiteraard voor internationale afspraken. Maar de praktijk leert dat je dan telkens uitkomt bij de regels die landen met weinig klimaatambities aanvaardbaar vinden.'

Diezelfde weinig ambitieuze landen dwarsbomen trouwens ook weleens de Europese ambities. Dat verklaart waarom het systeem van Europese emissiehandel (ETS) vandaag niet van toepassing is op de intercontinentale, dus meest vervuilende vluchten die vanaf Europese luchthavens vertrekken. 'In 2011 heeft Europa besloten om ook de luchtvaart in dat ETS-systeem te steken', zegt William Todts. 'Vrijwel meteen zijn de luchtvaartmaatschappijen gaan lobbyen bij hun vrienden in Rusland, China en de VS. Er volgde een gecoördineerde campagne om de EU onder druk te zetten. Dat leidde ertoe dat de Commissie zich verplicht zag om de intercontinentale vluchten uit het systeem te houden.'

Dicht bij een luchthaven wonen kost u 3,7 gezonde levensjaren

Emoties in Deurne

Todts ziet nog een andere reden waarom de luchtvaartsector moeilijker aan banden te leggen is. 'Veel bedrijven die in de luchtvaart actief zijn, zijn in grote mate verweven met de overheid. De sector is zogezegd geliberaliseerd, maar in werkelijkheid zijn de spelers vaak halve overheidsbedrijven. Denk aan KLM/Air France of Airbus, de facto het enige Europese overheidsbedrijf. Dat maakt dat de belangen van de bevoegde overheden en de bedrijven hier vaak gelijklopen, en dat de bevoegde ministers in de regel pro luchtvaart zijn. Het zijn juist die transportministers die wat betreft regelgeving internationaal aan de knoppen zitten. Denk aan Lydia Peeters (Open VLD), die aan boord van een jet de luchtvaart promoot. Die enge verwevenheid zie je nergens zo duidelijk geïllustreerd als bij de luchthaven van Deurne. In een normale markt zou die verdwijnen omdat ze notoir verliesgevend is. Maar dat gebeurt niet omdat de overheid het bestaan van de luchthaven blijikbaar een zaak van staatsbelang vindt en bereid is om er miljoenen in te pompen.'

Een nieuwe generatie vliegtuigen zal de hogere uitstoot niet compenseren.

Wouter Dewulf, professor luchtvaarteconomie (UAntwerpen)

Naomi Cambien noemt de luchthaven van Deurne 'een absurditeit'. 'Een van de grote pleitbezorgers ervan is Voka, de werkgeversorganisatie die het dossier tot in het Vlaams Parlement is komen verdedigen. Op zich is het al merkwaardig dat Voka iets verdedigt wat structureel verliesgevend is. Hun argumenten zijn ook niet bepaald sterk. Volgens Voka is de luchthaven nodig om de connectiviteit met de Antwerpse haven te verzekeren. Mocht dat al een probleem zijn, dan zou je het perfect kunnen verhelpen door de treinverbinding met Zaventem te verbeteren. Meer dan de ratio lijken het emoties die de luchthaven van Deurne in leven houden. In de hoofden van het stadsbestuur leeft kennelijk een moeilijk uit te roeien idee dat een stad als Antwerpen een luchthaven moet hebben.'

Mobiliteitsexpert Dirk Lauwers: 'De Vlaamse regering moet privéjets tegengaan, niet aanmoedigen'

Nieuwe taksen

Transport & Environment rekende het vorig jaar uit: alleen al in ons land zou de luchtvaartsector jaarlijks minstens 700 miljoen euro aan rechtstreekse en onrechtstreekse subsidies opstrijken. De subsidies aan regionale luchthavens (voor Oostende en Deurne zo'n 30 miljoen euro) zijn trouwens maar peanuts als je ze afzet tegen de honderden miljoenen die de overheid misloopt door de accijnsvrijstelling op kerosine. En wanneer de vrijstelling van btw op vliegtickets wordt losgelaten, zou dat de schatkist eveneens een paar honderd miljoen kunnen opleveren.

Maar of die heffingen er snel zullen komen? De onderhandelingen slepen al jaren aan, en de discussie wordt volgens sommige experts ook niet altijd eerlijk gevoerd. 'Wat in die discussie vaak vergeten wordt,' zegt Luk De Wilde, 'is dat je geen btw betaalt op een internationaal treinticket. Je betaalt alleen btw op het binnenlandse deel van de reis. Nu, ik denk dat de btw op vliegtickets er uiteindelijk wel zal komen. Principeel ben ik ook geen tegenstander van allerhande vliegtaksen, op voorwaarde dat de opbrengsten worden geïnvesteerd in de vergroening van de sector.'

In België werd in 2022 de zogenaamde 'inschepingstaks' ingevoerd. Passagiers die vanaf een Belgische luchthaven vertrekken moeten sindsdien een taks van maximaal 10 euro betalen. Aan de vooravond van het recentste begrotingsconclaaf stelde de partij Groen voor om die bescheiden taks aanzienlijk te verhogen. Het voorstel werd op instigatie van MR-voorzitter Georges-Louis Bouchez van tafel geveegd. 'Dat was bijzonder teleurstellend', zegt Naomi Cambien. 'Vaak hoor je het argument dat zo'n taks mensen naar Schiphol of Charles de Gaulle in Parijs zou jagen. Dat is een onzinnig argument, want in al onze buurlanden is er al zo'n hogere taks. Tegen die taksen wordt ook vaak ingebracht dat ze vliegpreizen minder democratisch zouden maken, maar dat houdt evenmin steek. Mensen met een laag inkomen maken nauwelijks vliegpreizen. Je laat vooral de hogere inkomens betalen voor de vervuiling die ze veroorzaken.'

Schade beperken

Inmiddels toont de EU wel enige doortastendheid. Een vorig jaar goedgekeurde Europese wet moet ervoor zorgen dat de luchtvaartsector in 2026 geen gratis emissierechten meer krijgt. Een goede zaak, vindt Wouter Dewulf. Hij denkt dat het Europese systeem van emissiehandel de uitstoot van de sector aanzienlijk zal verlagen. 'Emissievrij vliegen bestaat niet, en zal ook over tien jaar nog niet bestaan. Daarom moeten we voorlopig kiezen voor maatregelen die de schade zo veel mogelijk beperken. ETS is zo'n maatregel. Het is een zuivere toepassing van het "de vervuiler betaalt"-principe. En de bedragen zijn best hoog. Vandaag betaalt een bedrijf 80 euro per ton CO₂ dat het uitstoot. Als je weet dat een vlucht van Brussel naar Malaga goed is voor minstens 15 ton aan CO₂-uitstoot, is dat niet weinig. De luchtvaartmaatschappijen zullen dat voelen, en concrete inspanningen doen om hun uitstoot verder te verlagen. Het is een incentive om moderne, minder vervuilende toestellen aan te kopen. Al zal dat natuurlijk niet van vandaag op morgen gebeuren. Want nogmaals, je kunt niet met één vingervinger een oude generatie vliegtuigen vervangen door een nieuwe.'

Europa probeert op nog andere manieren de uitstoot van de luchtvaart te verkleinen. Zo bevat het maatregelenpakket 'Fit for 55', de concrete vertaling van de Green Deal, ook streefcijfers voor de luchtvaart. Een van die maatregelen gaat over het gebruik van 'duurzame brandstoffen', de zogenaamde sustainable aviation fuels oftewel SAF's. SAF's zijn brandstoffen die bijvoorbeeld bestaan uit plantaardige olie, gebruikt frituurvet of dierlijk vet. In 2035 zou elk vliegtuig dat opstijgt vanaf een Europese luchthaven de tank voor minstens 20 procent met die SAF's moeten vullen. Tegen 2050 zou dat minstens 70 procent moeten zijn.

'Op korte termijn ligt de oplossing vooral daar', zegt Luk De Wilde. 'Al is er nog een hele weg af te leggen. Brussels Airlines heeft begin vorig jaar een vlucht naar Malaga ingelegd met een tank die voor 30 procent gevuld was met duurzame kerosine, maar dat was vooral symboliek. Alleen als de overheden de opbrengst van de passagierstaksen gebruiken om de productie van SAF's op te voeren en betaalbaar te maken, zijn de Europese doelstellingen haalbaar.'

Al is niet iedereen overtuigd van de duurzaamheid van SAF's. 'De CO2-emissie ligt lager dan bij klassieke kerosine,' zegt Wouter Dewulf, 'maar ze is nog altijd aanzienlijk. Natuurlijk moeten we erop inzetten. Maar ook in dit geval gaat het om niet meer dan schadebeperking.'

Naomi Cambien wijst nog op de risico's van fraude bij biobrandstoffen, en op de indirecte CO2-uitstoot die ze veroorzaken. 'Door de grote vraag naar dierlijke vetten vanuit de luchtvaart stappen andere sectoren dan weer over van dierlijke vetten naar palmolie. Daardoor kan de totale klimaatimpact zelfs hoger liggen dan bij fossiele kerosine. Voor een vlucht tussen Parijs en New York zijn de dierlijke vetten van zo'n 8800 varkens nodig. Daar zijn toch ook wel wat duurzaamheidsvragen over te stellen.'

Dewulf voegt er nog aan toe dat die 'schadebeperking' op Europees niveau allicht niet zal volstaan om de groei op mondiaal niveau te compenseren. 'De welvaart in landen als China en India stijgt. Dat zal ervoor zorgen dat ook daar steeds meer mensen de wereld zullen gaan verkennen. Globaal genomen wordt rekening gehouden met een verdubbeling van het aantal vluchten. Een nieuwe generatie vliegtuigen of meer duurzame kerosine zullen die hogere uitstoot niet compenseren.'

V2-raket

En elektrisch vliegen? De vier experts die Knack sprak, denken er allemaal min of meer hetzelfde over. Batterijen zijn vandaag nog te zwaar om een middelgroot of zelfs klein vliegtuig voor langere afstand in de lucht te houden. Als de batterijtechnologie in hetzelfde tempo blijft verbeteren, kunnen ze ooit een alternatief vormen voor kortere vluchten met een beperkt aantal passagiers. Maar niemand gelooft dat ze over pakweg twintig jaar de norm zullen zijn. 'Mijn inschatting', zegt Luk De Wilde, 'is dat ze voorlopig alleen gebruikt zullen worden voor korte vluchten met enkele personen. Misschien vliegen er ooit elektrische vliegtuigen van Brussel naar Barcelona met een vijftigtal passagiers aan boord, maar dat zie ik pas op zijn vroegst over twintig jaar gebeuren.'

Al is het elektrische vliegtuig niet het enige alternatief. In Nederland kondigde Fokker Next Gen vorig jaar aan dat het in 2035 een waterstofvliegtuig op de markt wil brengen. De eerste proefvluchten zijn gepland voor 2027. In de VS ontwikkelde de start-up Universal Hydrogen al een waterstofvliegtuig dat plaats biedt aan 40 passagiers. Vorig jaar maakte het een eerste geslaagde testvlucht. In de twee gevallen zou het gaan om groene waterstof: waterstof die geproduceerd is door hernieuwbare energie. 'Ik geloof erin,' zegt Dewulf, 'al zijn er nog hoge technologische horden te nemen. Een van de grote problemen is het volume van waterstof. Een volle tank waterstof neemt drie keer meer plaats in dan een volle tank kerosine. Dat betekent dat je om die brandstof te kunnen vervoeren een totaal ander vliegtuigdesign nodig hebt, met onder meer veel bredere vleugels. Voor die vliegtuigen ontworpen en gecertificeerd zijn, zijn we toch alweer twintig jaar verder. Een ander probleem is de explosiviteit. Als je vloeibare waterstof vermengt met zuurstof, kun je een ontsteking krijgen, dat is het principe van een V2-raket. Dat betekent dat je de tank heel goed moet beschermen, wat ook weer gevolgen heeft voor het gewicht. Om maar te zeggen: waterstofvliegtuigen zullen ten vroegste pas over twintig jaar gebruikt worden voor de klassieke passagiersluchtvaart.'

Druk op bedrijven

Ook de Bond Beter Leefmilieu sluit niet uit dat waterstof ooit de oplossing zal bieden. 'Maar de technologie is duur en staat nog in de kinderschoenen', stelt Naomi Cambien. 'We hebben de tijd niet om twintig jaar te wachten op een technologie waarvan we niet zeker weten of ze wel levensvatbaar is. Daarom pleiten wij er vooral voor om in de eerste plaats rationeler te gaan vliegen. Dat doe je door vliegen correct te beprijzen, en te investeren in duurzame, bestaande alternatieven zoals de trein.'

De strategie van de BBL loopt niet helemaal gelijk met die van Transport & Environment. 'Het klopt dat de technologische uitdagingen nog erg groot zijn', zegt William Todts. 'Maar toen ik 15 jaar geleden op transport begon te werken, werd dat ook gezegd over het auto- en vrachtverkeer. Niemand geloofde toen dat elektrische auto's vandaag al mainstream zouden zijn. Die transformatie was nooit gelukt als er geen bindende doelstellingen waren opgelegd aan de auto-industrie. Daardoor werd plots veel meer mogelijk dan gedacht. Het is een strategische fout om mensen te vragen niet meer op het vliegtuig te stappen en anders te gaan leven. We moeten in de eerste plaats de bedrijven die veel uitstoten verplichten om hun rommel op te ruimen. Dat zal ervoor zorgen dat ze, net als de autosector, zullen innoveren. En ja, dat zal geld kosten. De tickets zouden wat duurder kunnen worden. In het ergste geval zullen we daardoor over twintig jaar weer evenveel gaan vliegen als in 2005. Maar zou dat een groot verlies zijn voor onze levenskwaliteit? Ik denk het niet.'

IN CIJFERS

miljoen euro subsidies krijgt de luchtvaartsector in ons land.

van de brandstof moet tegen 2035 duurzaam zijn bij vluchten vanuit Europa.

Reageren op dit artikel kan u door een e-mail te sturen naar lezersbrieven@knack.be . Uw reactie wordt dan mogelijk meegenomen in het volgende nummer.

Deel dit artikel: