

Vliegen moet weer elitair worden



Foto ANP

We doen ons best voor het milieu en ondertussen vliegen we maar door. Weg milieuwinst. En van de enige echte oplossing raken passagiers noch politici enthousiast.

JEROEN TROMMELEN

Over tien of vijftien jaar wonen miljoenen Nederlanders in klimaatneutrale huizen. Ze hebben zonnepanelen, eten groenten uit klimaatneutrale kassen en rijden elektrische auto's gevoed uit windmolens. Treinen en trams bewegen op groene stroom; spullen worden massaal aangeprezen als lokaal en klimaatneutraal. Dat scenario is geen groene utopie maar al volop in ontwikkeling, want al die maatregelen zijn haalbaar en effectief. Eén huis duurzaam verwarmen met warmtepompen en groene stroom in plaats van aardgas, bijvoorbeeld, voorkomt de productie van één ton broeikasgas per jaar.

Het gekke is dit: één enkeltje Los Angeles produceert ook een ton broeikasgas: per passagier. Wie, zoals de Nederlander, gemiddeld twee keer per jaar in het vliegtuig stapt en jaarlijks samen 23 miljoen vliegbewegingen maakt, helpt de milieuwinst van andere maatregelen effectief om zeep.

Nog gekker is dit: over tien of vijftien jaar kunnen diezelfde Nederlanders nog steeds voor een habbekrats naar Los Angeles of Las Palmas vliegen. En alles wijst erop dat ze dat ook zullen blijven doen. Terwijl we miljarden

besteden aan duurzame ontwikkeling in huizen, industrie en wegtransport, steken we - luchtvaartreizigers, overheden - bij één activiteit massaal de kop in het zand. En klimaatonderhandelaars doen daar ook nog eens aan mee.

Luchtvaart is op wereldschaal de snelst groeiende bron van broeikasgasuitstoot. De emissies nemen toe met gemiddeld 4 procent per jaar. De sector stoot evenveel broeikasgas uit als Duitsland. Omdat emissies hoog in de atmosfeer extra klimaatschade veroorzaken, is de mondiale bijdrage aan de opwarming van de aarde nu al 5 procent. Toevallig heeft ook slechts 5 procent van de wereldbevolking ooit in een vliegtuig gezeten. Alleen al door te vliegen hebben zij - nou ja: wij - ons eerlijke aandeel in de klimaatschade dus eigenlijk al verbruikt.

De buurman vliegt ook

Waar komt deze schizofrenie vandaan? En is er iets aan te doen? Ja: niet of minder vliegen natuurlijk. Maar zoals bekend is dat meer iets voor de buurman, zegt ook de buurman. Mensen die vrijwillig afzien van comfort, vrijheid of luxe, behoren tot een piepkleine minderheid. Uit onderzoek, zoals van psychologe Birgitta Gatersleben aan de Rijksuniversiteit Groningen (ze werkt nu in Surrey), blijkt dat zelfs groene consumenten hun minder groene daden met gemak rechtvaardigen. 'Dit werkt alleen als iedereen eraan meedoet en dat zal niet gebeuren', is dan het argument. Of: 'Zolang anderen hun gedrag niet veranderen, hoef ik het ook niet te doen.'

Consumenten moeten soms worden gedwarsboomd of gedwongen, was haar conclusie. En bij vliegen bestaat daarvoor ook

nog een simpel instrument: de prijs. 'Als je de prijs van aardappelen verlaagt, gaat niet opeens de consumptie van aardappelen omhoog. Bij vliegtickets is dat wel zo', zegt luchtvaarteconoom Hans Heerkens. De prijselasticiteit van vliegtickets is enorm. In 1960 kostte een retour Amsterdam-New York bijna 1.500 gulden en was de reis alleen bereikbaar voor zakenreizigers en jetsetters. Omgerekend in huidige koopkracht kostte het ticket 4.300 euro. De echte prijs voor het retourtje vandaag is tien keer zo laag.

'Vliegen is zeker geen kwestie meer van de happy few maar is heel algemeen geworden', zegt Jan van der Waard van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Van al onze vlieguren is 70 procent voor vakantie en familiebezoek. Dat betekent overigens niet dat iedereen vliegt: één op de zes Nederlanders doet dat nooit, terwijl eenderde twee keer per jaar of vaker vliegt (en 11 procent zelfs vaker dan vier keer). De grote lijn: wie het zich kan veroorloven en gezond is, vliegt.

Dat vliegen zo goedkoop is, komt niet doordat jonge piloten loonslaven zijn; we onze eigen bagage inladen; onze eigen tickets afdrukken; we nauwelijks beenruimte hebben en vliegtuigen zuinig zijn geworden. Dat helpt allemaal mee, maar de belangrijkste oorzaak is dat luchtvaart een taxfreezone is. In de Tweede Kamer wordt gedebatteerd over vergroening van het belastingstelsel en verhogen van btw-tarieven. Welnu: op vliegtuigbenzine wordt géén belasting of accijns geheven en op vliegtickets zit geen btw. Als kerosine evenveel belast zou worden als autobenzine, waren vliegtickets zeker 30 procent

duurder.

Die vrijwel onaantastbare status op belastinggebied heeft luchtvaart opvallend genoeg ook bij onderhandelingen over het klimaat. Sinds het Kyoto-protocol van 1997 spreken landen in de Verenigde Naties over de noodzakelijke beperking van broeikasgasuitstoot. Indirect heeft dat gezorgd voor een explosie van wettelijke maatregelen voor de toegestane emissie van auto's, apparaten, huizen en zelfs hele industrieën.

Maar niet voor luchtvaart, zegt Jasper Faber, thans leider lucht- en zeevaart bij onderzoeksbureau CE Delft. Emissies van vliegverkeer bleven in 1997 buiten het verdrag, omdat grensoverschrijdend verkeer moeilijk toe te delen is aan landen. Dat is later zo gebeven. Ook op de komende klimaatconferentie in Parijs zal er nauwelijks over worden gesproken. 'Kyoto' maakte bovendien onderscheid tussen geïndustrialiseerde en armere landen. 'Dat past niet goed bij de luchtvaart, omdat een dergelijk onderscheid al snel leidt tot marktverstoringen.'

De markt houdt zich stil

En de markt verstoren - dat kan natuurlijk niet. Het VN-agentschap voor luchtvaart ICAO werd gevraagd maatregelen te bedenken die 'de markt' zelf zou kunnen invoeren. Daarop bleef het vijftien jaar lang begrijpelijk stil. Vliegtuigbouwers en luchtvaartbedrijven gaan ervan uit dat ze geen extra aansporing nodig hebben om uitstoot te beperken. Zuiniger motoren en beter ontworpen vliegtuigen zijn hun core business. Die maken vliegen immers goedkoper en vergroten de markt. Met betere techniek is nog steeds winst te behalen, denkt expert Faber: 'Maar ik schat dat die nooit meer dan 10 of hooguit 20 procent reductie kan opleveren. Op een gegeven moment houden die mogelijkheden op.'

Resteren twee andere manieren om luchtvaart te verduurzamen.

Met de eerste is de Europese Unie drie jaar geleden al begonnen. Als u er nog nooit van gehoord heeft, zegt dat misschien al genoeg. Sinds 2012 moeten voor de CO₂-uitstoot voor alle vluchten in het luchtruim van Europa uitstootrechten worden gekocht in het emissiehandelssysteem ETS. De theorie is dat alle broeikasgasuitstoot van fabrieken, huizen, auto's, elektriciteitscentrales, vliegvluchten en dergelijke op deze markt wordt verhandeld. Wie méér wil uitstoten, moet de rechten van iemand anders opkopen. Zo blijft de totale uitstoot gelijk en komt er een premie op duurzame technieken.

'Maar ik kan me voorstellen dat het je ontgaat, want als consument merk je er niets van', zegt Faber. Op een gemiddeld ticket zijn de kosten voor emissierechten enkele centen of hoogstens dubbeltjes. VN-agentschap ICAO wil vanaf 2020 een vergelijkbaar systeem invoeren voor de hele wereld en noemt dat heel brutaal een plan voor 'klimaatneutrale groei'.

Onderzoekers van CE Delft hebben berekend wat een lange trans-Atlantische vlucht in dit systeem extra gaat kosten: 10 tot 30 euro bij prijzen voor emissierechten van 15 tot 45 euro per ton CO₂. In werkelijkheid is dat uitstootrecht nu nog veel goedkoper: iets meer dan 5 euro. Zo heeft emissiehandel voorlopig nauwelijks effect op de prijs van vliegvluchten en wordt de groei van de sector niet beperkt.

Die is volgens de gangbare termen ook zeker niet 'klimaatneutraal', want er wordt heel veel extra broeikasgas mee geproduceerd. Die kan grotendeels 'gecompenseerd' worden met gratis verstrekte emissierechten. Markteffecten ontstaan pas wanneer uitstootrechten schaars en duur worden, en dat gaat volgens de meeste deskundigen niet vóór 2030 of 2040 gebeuren. In de tussentijd wordt de energiebesparing die in andere sectoren wordt bereikt, gulzig opgesoupeerd door de luchtvaart.

Biobrandstof is duur

De andere methode is biobrandstof: kerosine uit planten of algen. De wereldwijde consensus is dat het niet verstandig is die brandstof te brouwen uit suikerhoudende voedingsmiddelen zoals maïs, omdat de prijzen voor voedsel daardoor enorm zouden stijgen. Met houtachtige gewassen kan het ook, maar ook die vereisen veel grondgebruik en worden gezien als tijdelijke tussenoplossing. Het heil moet komen van algen. De research daarnaar staat nog in de kinderschoenen en voor 2030 wordt geen bio-algen-jetfuel verwacht.

Daarbij komt dat biobrandstof twee tot vier keer zo duur is als gewone kerosine. Los van enkele experimenten zullen luchtvaartmaatschappijen het daarom voorlopig niet op grote schaal gebruiken, denkt Maarten Cuijpers van onderzoeksbureau Ecofys, die er onderzoek naar deed. 'Brandstof bepaalt 30 tot 40 procent van de operationele kosten. Een luchtvaartmaatschappij zou met die hogere prijzen niet meer kunnen concurreren.'

Overheden en luchtvaartorganisaties in de Verenigde Staten hebben een 'Farm to fly agreement' getekend: een 'boeren voor vliegen'-overeenkomst. Doel is om in 2018 één miljard gallon (3,7 miljard liter) biobrandstof voor de luchtvaart te kunnen maken. De Europese Unie wil in 2020 twee miljard liter op de markt hebben. Zelfs als dat lukt, gaat het om nog geen 5 procent van de hoeveelheid kerosine die jaarlijks op de wereld wordt gebruikt.

Wat helpt dan wel? 'Internationale afspraken maken', zegt Cuijpers. 'Geen land kan dit op eigen houtje regelen.' Zijn zulke afspraken op enig niveau in voorbereiding? 'Op dit moment niet.'

Een van de knelpunten van biobrandstof is dat die commercieel

aantrekkelijk moet worden gemaakt, zegt Jasper Faber van onderzoeksbureau CE Delft. Luchtvaartmaatschappijen gaan het niet zomaar gebruiken als het méér geld kost. 'Je zou die duurdere brandstof moeten subsidiëren, of de fossiele brandstof moeten belasten om hem concurrerend te maken voor de luchtvaartmaatschappijen.'

Of dat zal gebeuren, is afhankelijk van politieke wil. En uiteindelijk, zegt hij, dus van wat de burger wil. 'Want die is nogal gehecht aan zijn vliegvakantie. Als een ticket niet 40 euro duurder wordt maar enkele honderden euro's, is de vraag hoe de politiek en de burger reageren.'

MAAK VLIEGEN WEER DUUR

- Wereldwijde accijns

en belasting op

vliegtuigbenzine

- Btw op vliegtickets

- Beperking van het

aantal beschikbare

uitstootrechten in

de emissiehandel

- Strengere milieueisen

aan productie van

biobrandstof voor

vliegtuigen

- Wereldwijd verplicht

percentage

biobrandstof in

vliegtuigen op

kosten consument.