

*Een duurzame en veilige luchtvaart na de coronacrisis:
is dat denkbaar?*

10-06-2020 Energiepodium

Duurzaam én veilig de lucht in, hoe doen we dat na de coronacrisis?

Pieter Boot behandelt deze actuele vraag op persoonlijke titel, die menig beleidsmaker bezighoudt, maar die nog niet zo eenvoudig te beantwoorden is.

Afgelopen mei presenteerde minister Cora van Nieuwenhuizen de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050. Qua opzet ziet deze er sterk uit. Publieke belangen staan centraal. Denk aan veiligheid, een sterk netwerk aan luchtverbindingen, een aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. De uitwerking inzake duurzaamheid kent echter veel wensdenken. De coronacrisis werpt een nieuw licht op de veiligheid. Laten we eens kijken of het mogelijk is in beide opzichten een slag te slaan. Zodat de luchtvaart in de nabije toekomst zowel met duurzaamheid als met veiligheid rekening houdt. De Ontwerpnota stelt voor duurzaamheid een doel waarbij de CO₂-emissie in 2030 gelijk moet zijn aan die van 2005, in 2050 minimaal is gehalveerd en in 2070 tot nul is gereduceerd. Dat is nog altijd aanzienlijk minder dan de doelen voor de totale Nederlandse emissies, die in 2030 met 49% moeten zijn gereduceerd ten opzichte van 1990 en in 2050 met 95% moeten zijn gedaald. De

Ontwerpnota ziet hier af van overige broeikasgassen, niet omdat die voor de luchtvaart niet bestaan – waarschijnlijk zijn die zeer aanzienlijk - maar omdat hier geen wetenschappelijke duidelijkheid over bestaat. De verwachte CO₂-emissie wordt daarbij afgeleid van de in Nederland getankte brandstof. Deze bedroeg in 2017 12 megaton CO₂, dat was ongeveer 10% meer dan in 2005, en ongeveer een derde van de Nederlandse binnenlandse transportemissies. De luchtvaartemissies tellen voor de nationale doelen overigens niet mee.

“Ondanks de efficiencyverbetering stijgen de emissies door een toename van het vliegverkeer”

Het kabinet hoopt dat de stabilisatie van de uitstoot tot stand komt door inzet van duurzame brandstoffen en innovatie. Dat is een mooi streven, maar gaat voorbij aan de analyse uit de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2019 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Hierin wordt rekening gehouden met de voornemens van KLM inzake de inzet van biobrandstoffen en de geplande invoering van een luchtvaartbelasting. Ook wordt de efficiencyverbetering in de luchtvaart van de laatste jaren doorgetrokken. Ondanks die verbeteringen, zullen de emissies door een toename van het vliegverkeer stijgen naar 15 megaton CO₂ in 2030. In de raming is er dus helemaal geen

gelijke emissie in 2030, maar een toename vanaf 2005 met een derde.

De Ontwerpnota steekt de luchtvaart vervolgens een flinke veer op de hoed door te stellen dat “bij gelijke bestemmingen de kosten bij luchtvaart meer geïnternaliseerd zijn dan bij trein en bus.” Dat is een intrigerende passage, waarbij gelukkig wordt verwezen naar de bron, een recente studie van CE Delft getiteld *De prijs van een vliegreis*. Voor de bus klopt het, maar voor de trein stelt deze studie het iets genuanceerder. Er wordt een nauwkeurige analyse gemaakt van externe kosten (de kosten per reis die niet worden betaald, maar op de maatschappij worden afgewenteld) en betaalde belastingen en heffingen voor reizen van verschillende afstand per trein, bus, auto en vliegtuig. De bus betaalt vrijwel geen heffingen. De auto betaalt er veel, meer dan de externe kosten. Voor de reis die CE Delft bijvoorbeeld berekent van Amersfoort naar Parijs betaalt een autorijder 170% van de externe kosten aan belasting en heffing. De vergelijking met trein en vliegtuig is ingewikkeld door het verschil in infrastructuurkosten. Treinrails liggen er en zijn duur, of ze nu veel of weinig gebruikt worden. Als je de kosten van de infrastructuur volledig meerekent, is een trein inderdaad duurder dan een vliegtuig, stelt CE Delft. Maar men kan ook stellen dat die rails er al liggen. In dat geval is de vergelijking tussen externe kosten en opgebrachte heffingen en belastingen anders, voegt de studie er aan toe. Degene die met het vliegtuig reist van

Amersfoort naar Parijs, betaalt inclusief voor- en natransport 75% van de externe kosten (vooral voor luchthavengeld en security). De treinreiziger betaalt dan het dubbele van de externe kosten. De vliegtuigreiziger betaalt veel minder van de externe kosten voor reizen naar bestemmingen verder weg, maar een vergelijking met trein- of autoreis naar Toronto is niet relevant meer.

“Zou er internationaal iets af te spreken zijn?”

Samenvattend: Reizen met trein en vliegtuig veroorzaken externe kosten. Als we de infrastructuur meetellen zijn ze voor de trein relatief hoog, als we stellen dat die er toch al ligt, voor het vliegtuig. De auto brengt de externe kosten het meest op, de bus het minst. De Ontwerpnota heeft zich duurzaamheidsdoelen voor 2030 gesteld, waarvan zonder nader beleid niet goed valt in te zien hoe die gerealiseerd gaan worden. Het terugdringen van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart telt weliswaar niet mee voor de totale Nederlandse broeikasgasemissies, maar het gaat wel om grote getallen. Berekeningen in de KEV indiceren dat de toename van de uitstoot door de luchtvaart voor de periode 2020-2030 van gelijke orde is als de afname van de uitstoot door het binnenlands transport.

De Ontwerpnota stelt veiligheid voorop. Dat stelt gerust, want veiligheid is een belangrijk publiek goed. Dit doel komt door de coronacrisis echter in een nieuw daglicht

te staan. Het kabinet spant zich erg in om ons ervan te overtuigen in de publieke ruimte 1,5 meter afstand van elkaar te houden. Treinen en terrassen worden tegen hoge kosten zo ingericht dat we ons aan die afspraak kunnen houden. Maar bij de luchtvaart wordt dit aan de maatschappijen zelf overgelaten. Op een uitzondering na – Delta Airlines tot september – zien die geen mogelijkheid zich daaraan te houden. De bezettingsgraad moet naar men zegt 80% of hoger zijn om rendabel te vliegen. Een beroep op vrijwilligheid zal hier dus niet zomaar werken.

Zou het geen idee zijn dat Nederland zich in internationaal verband inzet om luchtvaartmaatschappijen te verplichten zich te houden aan dezelfde veiligheidsnormen die we in het binnenland wenselijk achten? Het klopt, dan zullen er minder passagiers per vliegtuig kunnen reizen. Maar omdat we streven naar internationale afspraken, zou zo'n verplichting gelden voor elke maatschappij. Door internationale afspraken blijft er een gelijk speelveld. Elke maatschappij zal hierdoor de prijzen moeten verhogen. Het aandeel recreatieve vluchten – nu ongeveer driekwart – zal daardoor afnemen. Dat is vervelend voor de consument, maar uit onderzoek van I&O research vorig jaar bleek dat hoger opgeleiden viermaal zoveel vliegers maken dan lager opgeleiden. Het is een tijdelijke maatregel, zolang er geen vaccin of andere behandeling van het coronavirus is. Het is vast niet eenvoudig te realiseren, maar lijkt me een win – win

die het onderzoeken waard is. De kans wordt groter om de gestelde doelen te halen, dan nu het geval is: veilig én duurzaam vliegen.

Pieter Boot

Pieter Boot is hoofd sector Klimaat, Lucht en Energie bij het Planbureau voor de Leefomgeving