

Groene trend in luchtvaart is 'hip'

Hilversummer Hans Buurma daagt de KLM en de Schiphol Group uit om te erkennen dat groei van de luchtvaart en hun klimaatbeleid niet samen gaan.

De luchtvaartsector lijkt groen te worden. De KLM wil op den duur 84% biofuel invoeren om fossiel CO₂ 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.

De Schiphol Group wil in 2012 voor wat betreft haar eigen activiteiten klimaatneutraal zijn en zegt zelf: „Groei is essentieel voor een onderneming. Onze visie is dat groei op duurzame wijze moet worden bereikt.” Hoe past groei van de luchtvaart bij het streven naar CO₂-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 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. Evenals in de rest van de geïndustrialiseerde samenleving moet de

totale uitstoot van broeikasgasen van de luchtvaart in 2050 vijf keer zo laag worden als nu. Maar, rond 2050 wordt er naar verwachting 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 CO₂ uit 16% kerosine veroorzaken de teelt en productie van biofuel ook een aanmerkelijke emissie van broeikasgasen. Vertienvoudiging van de mondiale luchtvaart op biofuel zou in 2050 de uitstoot van CO₂ ten opzichte van 2009 juist verdubbelen (10 x 20%). 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 opwar-

ming 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.

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.

HANS BUURMA

Mr. dr. Hans Buurma is lid van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (Cros), voorzitter van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart en vliegtuigbouwkundige. Hij is werkzaam geweest als organisatieadviseur en universitair docent.