

Luchtvaart en klimaat in de EU

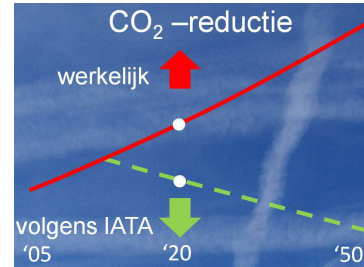
April 2013

Hans Buurma, Bernard Gerard, Jaap de Groot en Jaap de Jong

Samenvatting

Aanzienlijke toename van CO₂-uitstoot luchtvaart vereist urgente ingreep

VN-organisatie ICAO en de luchtvaartindustrie hebben in 2010 maatregelen aangekondigd om de CO₂-uitstoot van een groeiende luchtvaart in 2050 te halveren ten opzichte van 2005. De CO₂-reductie moest in 2009 beginnen en de groei van luchtvaart na 2020 moet CO₂-neutraal worden. De toetsing in dit rapport wijst echter uit dat deze doelen volstrekt onhaalbaar zijn. De uitstoot van broeikasgassen wordt niet verminderd, maar zal in 2050 *drie tot vier keer zo hoog worden* als in 2005. Zelfs zonder groei na 2020 zouden emissies en opwarmingseffecten in 2050 uiteindelijk vrijwel gelijk zijn aan die in 2005.



Deze onthutsende constatering wordt op grond van wetenschappelijke bronnen onderbouwd. ICAO en de luchtvaartindustrie overschatten de effecten van biokerosine en toekomstige brandstofbesparingen en pleiten desondanks voor een “duurzame groei” van de luchtvaart die juist slecht is voor het klimaat. Terwijl vooraanstaande wetenschappers nu al waarschuwen voor een te hoge opwarming van vier graden, zal de luchtvaart haar aandeel daarin nog aanzienlijk uitbreiden. De bijbehorende aantasting van de mondiale economie zal in dat geval ook de luchtvaart zelf treffen.

Geen nieuwe startbanen, meer hogesnelheidstreinen en minder vliegen

Dit rapport is een dringende oproep aan de EU en haar lidstaten om de Europese luchtvaartemissies te beperken door luchthavens niet meer uit te breiden. Het is onnodig, zelfs schadelijk om de luchtvaart met de economie te laten meegroeien. Er zijn andere mogelijkheden om op economische ontwikkelingen in te spelen zonder luchtvaartgroei en met aanzienlijk minder schade aan het klimaat.

Het internationale vervoer kan sterk worden uitgebreid door luchtvaart nu echt te integreren met het uitbreidende Europese netwerk van hogesnelheidstreinen. Treinen zullen binnen enige decennia op vrijwel volledig hernieuwbare elektriciteit rijden. Dit in tegenstelling tot vliegtuigen, die zelfs na 2050 *niet klimaatneutraal* kunnen worden. Zulke futuristische vliegtuigen bestaan zelfs nog niet op papier. Luchtvaartmaatschappijen kunnen een groot deel van hun Europese passagiers met hogesnelheidstreinen vervoeren en de vrijkomende luchthavencapaciteit inzetten voor een groeiende vraag naar zakelijk en maatschappelijk verkeer op langere afstanden. Versnelde inschakeling van hogesnelheidstreinen voor internationaal zakelijk verkeer is pure winst voor zowel de economie als het klimaat.

Vliegtuigen veroorzaken per passagierkilometer 17 keer zoveel opwarming als hogesnelheidstreinen. Treinen worden snel klimaatvriendelijker, vliegtuigen nauwelijks, dus het verschil wordt nog veel groter. Vliegen binnen West-Europa moet dringend ter discussie worden gesteld.

Bovendien zal zich wellicht een verschuiving voordoen van *het vrijetijdsverkeer naar het zakelijk en maatschappelijk belangrijke luchtverkeer.* De vrijetijdsmarkt is zeer prijsgevoelig. Als vliegen duurder wordt vanwege de steeds duurdere olie en hogere CO₂-emissieheffingen, zal afnemend vrijetijdsverkeer ruimte maken voor nog verdere groei van het zakelijk verkeer, zonder toename van luchtverkeer. Ook kunnen zakelijke en vrijetijdspassagiers worden gestimuleerd om meer gebruik te maken van *video conferencing* en af te zien van vluchten die nauwelijks aan de economie en samenleving bijdragen.

Conclusie: Europese regeringen moeten de uitbreiding van startbanen stoppen. Desondanks kan het zakelijke en maatschappelijk noodzakelijke vervoer een aanzienlijk groeipotentieel worden geboden.

Download het complete rapport op www.toekomstluchtvaart.nl