

De vliedschaamte voorbij: Hoe de crisis een kans biedt op duurzame luchtvaart

In acht zonnige voorjaarsweken is Schiphol ruim tachtig jaar teruggeworpen in de tijd. Net als in april 1938 landden en startten er in april 2020 ruim honderd vliegtuigen per dag. Destijds keken de dagjesmensen hun ogen uit: zij genoten van een inkijkje in een grootse toekomst. Mensen die voorjaar 2020 Schiphol betreden zien vooral een holle ruimte. Schiphol en de KLM zijn niet gedecimeerd maar gecentimeerd. Passagiers: min 98%. Maand voor maand zal het aantal vluchten weer iets toenemen maar voorlopig overheerst de leegte.

Het is door deze leegte dat de luchtvaart in Nederland – met Schiphol als het centrale podium en de KLM als hoofdbespeler – in één keer kan overstappen op een duurzaam model. Een hervatting van de luchtvaart op exact de oude wijze, zo het al zou kunnen, is nu namelijk een bewuste keuze geworden, afzetbaar tegen andere keuzes. De toekomst van Schiphol is hiermee ongekend maakbaar geworden. Tel daarbij op dat de staatssteun aan de KLM (die indirect ook steun aan Schiphol is) de

gelegenheid biedt om nieuwe spelregels op te stellen en er is genoeg reden om nú de luchtvaart werkelijk te verduurzamen.

Maar wat is duurzaam vliegen? Experimenten met elektrisch vliegen en taxiën, biobrandstof bijmengen, vliegen op waterstofgas, binnen Europa de trein kiezen in plaats van het vliegtuig, lichtere toestellen gebruiken, kiezen voor herbruikbaar plastic bestek, het wordt in de jaarverslagen van KLM en Schiphol allemaal met graagte genoemd. De KLM noemt zichzelf de duurzaamste luchtvaartmaatschappij ter wereld. En dat klopt ook. Net zoals in een dorp vol dwergen één dwerg zich de grootste mag noemen. Maar het enige medicijn dat het predicaat duurzaamheid verdient is de vervanging van fossiele kerosine door synthetische kerosine. Dat geeft nul CO₂-uitstoot. Al die andere pogingen, hoe sympathiek en innovatief soms ook, zetten geen zoden aan de dijk.

Zo'n omslag naar een werkelijk duurzame luchtvaart is hard nodig. Wanneer met enige vertraging de oude draad weer wordt opgepakt, zal het aantal passagiers mondiaal exploderen. Voor de crisis uitbrak stond driekwart van de wereldbevolking namelijk op het punt voor het eerst in een vliegtuig te stappen. Tot 2017 had nog slechts 18%

van de wereldbevolking wel eens in een vliegtuig gezeten. Met de mondiale stijging van de welvaart zijn ruim 6 miljard mensen er de komende jaren aan toe om ook eens een stedentrip te boeken. Wanneer dat allemaal met gebruik van fossiele kerosine gebeurt, zal in 2050 de bijdrage van de luchtvaart aan het mondiale broeikas-effect 44% zijn.¹ Een ongekende dreiging die alleen gestuit kan worden door versneld het gebruik van synthetische kerosine als norm op te leggen.

In de recent verschenen Luchtvaartnota wordt bijmenging met deze kunstkerosine wel bepleit maar dan in zo'n beperkte mate en op zo'n lange termijn dat het in de praktijk niets oplevert. Wel sluit een totale omschakeling naar kunstkerosine aan bij de Europese Green Deal. Praktisch is het ook mogelijk, de techniek bestaat al bijna tachtig jaar. Schaarste aan grondstoffen is ook geen beletsel: de ingrediënten zijn groene stroom, CO₂ en water. Veel geld en veel ingenieurs, daar draait het om. En pressie om veel extra groene stroom te produceren. In twee wereldoorlogen heeft de luchtvaartindustrie laten zien dat onder druk en met een wijd opgedraaide geldkraan in korte tijd veel kan worden bereikt. Van propellervliegtuig naar straaljager was in een paar jaar gefikst. De dreigende klimaatcrisis vraagt om zo'n oorlogsaanpak. Mini-experimenten met synthetische

kerosine in Karlsruhe en op vliegveld Zestienhoven moeten worden vervangen door massaproductie in het Rotterdamse havengebied. De pijpleiding naar Schiphol ligt er al.

Maar, zo luidt vaak de tegenwerping, door veel minder te vliegen kan de uitstoot toch ook naar beneden?

Inderdaad. Maar dat gaat ten koste van de mobiliteit.

Doodzonde: mobiliteit is de zegen, het broeikas-effect de vloek.

Vanwege het behoud van de gunstige positie van Nederland in een wereldomspannende infrastructuur, is de steun aan de KLM een deel van die zegen. Los van het gezwamel over blauwe trots is de Nederlandse economie domweg zeer gebaat bij dit netwerk. Wanneer bij het ontwaken uit het crisiscoma Schiphol zou zijn afgeschminkt tot een veredeld Eelde, is de Nederlandse economie direct een paar troefkaarten kwijt. En dat herstelt een stuk lastiger.

CO₂-uitstoot heeft geluidsoverlast verdrongen van de eerste plaats op het lijstje bijwerkingen. Voor omwonenden blijft het intussen van groot belang dat Schiphol deze last erkent, compenseert en verder indamt. Dat laatste geldt vooral voor nachtvluchten en het

gebruik van de Aalsmeerbaan, de baan die de afgelopen decennia bovenmatig gebruikt is. Voor de aanpak van het broeikas-effect is echter een bredere aanpak nodig.

Wat let de overheid om – in Europees verband – te kiezen voor kunstkerosine? De prijs aan de pomp zal vier tot zes keer zo hoog zijn als van fossiele kerosine, wat leidt tot hogere ticketprijzen. So what? Voor zakelijke passagiers is zo'n verschil niet doorslaggevend, voor de calculerende vakantiegangers betekent het voortaan één stedentrip per jaar in plaats van vier. Lijkt me voor die steden geen ongewenst neveneffect.

Stephan Steinmetz

Auteur van 'Schiphol, biografie van een luchthaven'

(Atlas Contact, 2020). Dit essay werd ook gepubliceerd in *Trouw*.

ⁱ Bron: 'Op de groene toer', rapport Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid KIM, mei 2020. De CO₂-uitstoot van de luchtvaart zal in 2050 22% voor zijn rekening nemen. Op basis van het broeikas-effect van de waterdampuitstoot op hoogte, is het effect op de klimaatverandering dubbel zo groot.