

Factsheet: "Akkoord Duurzame Luchtvaart" blijkt wassen neus

De luchtvaart is niet in staat om een evenredige bijdrage te leveren aan de afgesproken klimaatdoelstellingen. Daarom moet naast de veeteelt nu ook het wegverkeer de ontbrekende bijdrage van de luchtvaartsector compenseren.

Niets doen

Dit wordt geïllustreerd in een advies van bureau Guidehouse aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). In hun [34 pagina's tellende analyse](#) wordt serieus rekening gehouden met het feit dat de luchtvaartsector waarschijnlijk helemaal niets zal doen om klimaatverandering te voorkomen.

Het rapport stelt dat vervoer over land, zeevaart en binnenvaart allemaal te maken zullen krijgen met sectorspecifieke maatregelen om de CO₂-uitstoot te verminderen, maar dit geldt niet voor de luchtvaartsector. Deze sector krijgt volledige vrijheid om zelf te bepalen hoe ze aan hun klimaatbijdrage willen voldoen.

"Daardoor is het niet gegarandeerd dat de luchtvaartsector daadwerkelijk fysieke inspanningen zal leveren", aldus Guidehouse. Ze verwachten dat de luchtvaartindustrie liever emissierechten zal kopen van andere sectoren die hun uitstoot wel verminderen.

Duurzame brandstoffen

Volgens de analisten zal het huidige gebruik van duurzame brandstoffen in de luchtvaart, zoals vastgelegd in het nationale Akkoord Duurzame Luchtvaart, het doel van 14 procent hernieuwbare brandstoffen niet halen.

Luchtvaart vrijgelaten

Je ziet nu dat het vervoer over land geen enkele ruimte krijgt in het beleid om emissierechten buiten de eigen sector in te kopen en de scheepvaart slechts voor 2,5 procent. Het rapport benadrukt de vrijstelling van de luchtvaartsector, die 100 procent van de emissierechten elders kan kopen zonder zelf verduurzamingsmaatregelen te nemen. Guidehouse voorspelt dat de luchtvaartindustrie hiervan profiteert, gezien de lagere kosten in vergelijking met het gebruik van alternatieve brandstoffen.

Omdat de luchtvaartsector geen verplichtingen heeft, worden de reductiedoelen voor wegvervoer, zeevaart en binnenvaart verhoogd. Het wegvervoer moet zelfstandig 22 procent minder broeikasgassen uitstoten, terwijl de binnenvaart en zeevaart respectievelijk 14,5 procent en 8,8 procent moeten verminderen.

Factsheet: "Akkoord Duurzame Luchtvaart" blijkt wassen neus

"Luchtvaartsector ook verplichten"

De onderzoekers stellen dat als de luchtvaartsector ook verplicht zou worden om specifieke doelen na te streven, de kosten van verduurzaming eerlijker verdeeld zouden worden.

De luchtvaartsector heeft momenteel alleen het vrijblijvende Akkoord Duurzame Luchtvaart als richtlijn, maar dit biedt geen juridische garanties voor verduurzaming. Het ontbreken van verplichtingen remt ook investeringen in alternatieve brandstoffen.

Dwingende maatregelen

Het rapport wijst op het gebrek aan innovatie binnen de luchtvaartsector vanwege het ontbreken van dwingende maatregelen, in tegenstelling tot andere sectoren waar innovatie gestimuleerd wordt door verplichtingen.

Het onderzoek bevestigt opnieuw de uitzonderingspositie van de luchtvaartindustrie. In het huidige scenario verwachten de onderzoekers dan ook weinig tot geen actie vanuit deze sector, wat betekent dat andere sectoren de klimaatschade van de luchtvaart zullen moeten compenseren.

Dit legt een extra last op andere bedrijven die al zwaar belast zijn met klimaatuitdagingen, waarbij de kosten van klimaatschade door luchtvaart worden doorgeschoven naar sectoren zoals trein- en wegvervoer.

Verduurzaming luchtvaart - wassen neus

De conclusie die de lezer van het rapport trekt is duidelijk. De luchtvaart claimt weliswaar tal van verduurzamingen toe te passen, maar in de praktijk blijken dit, zoals altijd in de luchtvaart, loze beloftes. Dat heet een wassen neus.

Op Rotterdam The Hague Airport is zelfs een speciaal 'greenwash' kantoor ingericht. Een pretentieuze 'praatgroepje' met de naam RHIA, claimt belangrijke bijdragen te leveren aan de verduurzaming van de luchtvaart. Ook heeft de luchthaven zelf iemand in dienst die de verduurzaming moet realiseren. Desgevraagd blijkt deze medewerker geen 'beslisboom' te hebben, en dus geen plan. Kortom, alle subsidiegeld dat naar de luchtvaartverduurzaming gaat, is verkwisting van belastinggeld.

[Dit artikel verscheen op 29-04-2024 op BTV-Rotterdam.](#)

Download rapport

- [Kwalitatieve impact analyse Jaarverplichting Energie Vervoer 2025 - 2030](#)