

Opinie

Opinie: ‘Met een kleiner Schiphol doen we vooral de buitenlandse luchtvaart een plezier’

Er is veel negatieve aandacht voor de Nederlandse luchtvaart, ziet piloot Boris Berkhout. Maar veel sentimenten zijn gebaseerd op valse aannames. ‘Een beknotting van de Nederland luchtvaart zal het vliegverkeer als geheel niet afremmen.’

Het Parool 18 mei 2022, 16:43

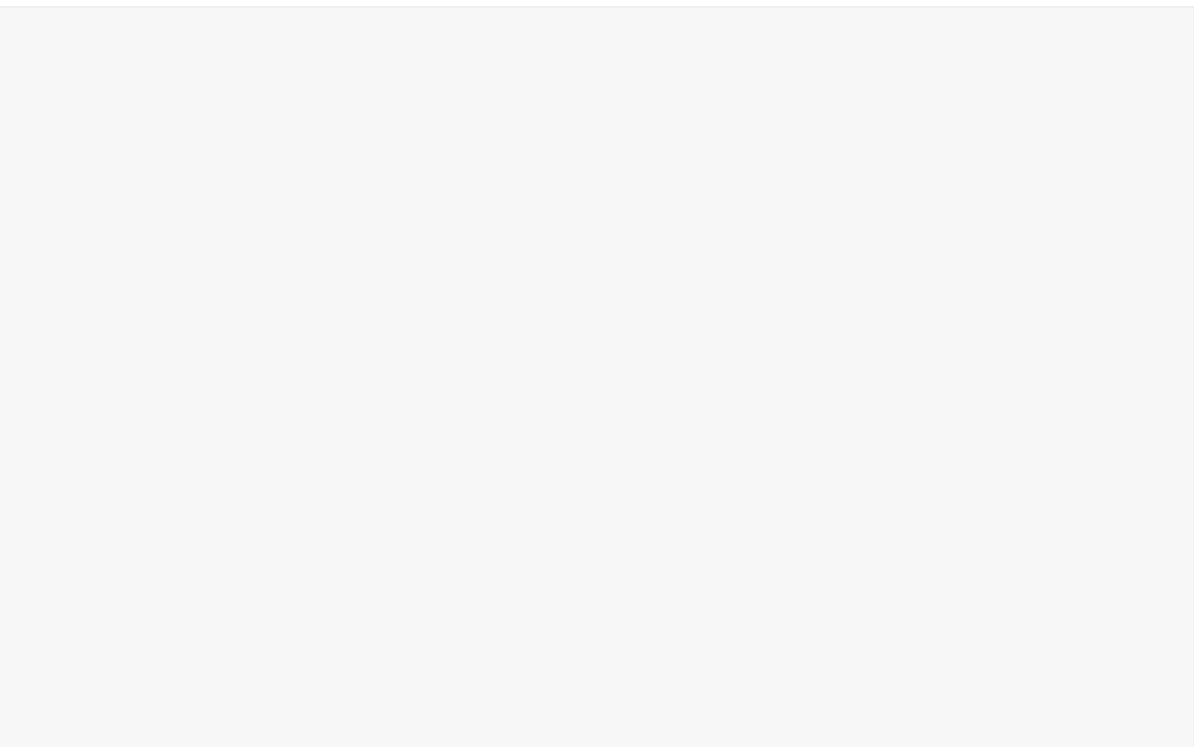


BEELD JORIS VAN GENNIP

Op 14 mei werd een [protestactie gehouden tegen de luchthavens](#) in Nederland. Natuurorganisaties en bewoners protesteerden tegen de impact van luchtvaart en riepen de politiek op om burgers te beschermen tegen overlast. De negatieve aandacht voor de Nederlandse luchtvaart is momenteel groot, dus het lijkt een goed moment voor tegenstanders om het vuur aan te wakkeren. Ondertussen pikt de media met belangstelling elke ontwikkeling op en meet deze breed uit, waarbij de nuance vaak ontbreekt.

Want hoe verhoudt deze aandacht zich tot de problemen? Gaat het om beeldvorming of om feiten? Vorige week werd bijvoorbeeld duidelijk dat bijna de helft van alle klachten over Schiphol door slechts 61 individuen zijn ingediend. Eén klager bleek zelfs goed voor 11.000 klachten in het afgelopen jaar. Op de radio hoorde ik een column van een bekende cabaretier: hij verkondigde dat KLM miljarden staatssteun heeft gekregen en je eigenlijk alle vluchten naar treinbestemmingen bereikbaar binnen 24 uur, zou moeten verbieden om de klimaatcrisis af te wenden. “Verbied vliegen, verhoog de kerosineprijs en leg van het geld hsl-verbindingen aan,” was zijn devies.

Blijkbaar wist hij niet dat KLM momenteel de zwaarste Europese milieueisen opgelegd heeft gekregen, in ruil voor leningen. Dat geld is dus niet ‘gekregen’ maar wordt momenteel terugbetaald. Mogelijk weet hij ook niet dat een hogesnelheidslijn net zoveel – zo niet meer – impact heeft op het klimaat als een luchtverbinding wanneer je verbruik, aanleg en onderhoud meerekent.



Beeldvorming

Misschien ook niet zo gek, want de beeldvorming is hardnekkig. Bij elk artikel over klimaatverandering staat een foto van een vliegtuig. Blijkbaar realiseren redacties zich niet dat van alle uitstoot wereldwijd door vervoer (18 procent van de totale uitstoot), ‘slechts’ 2 tot 3 procent te danken is aan luchtvaart – al ligt dat percentage in Nederland hoger. Scheepvaart en wegtransport stoten veel meer uit. Het beeld dat ontstaan is van luchtvaart is overtrokken negatief en onjuist.

Als we ons laten leiden door dat sentiment, zal de schade van verkeersuitstoot straks eerder groter dan kleiner zijn omdat mensen nu eenmaal reizen. En met in 2030 acht miljard mensen op deze planeet, zullen dat er meer zijn dan nu. Hopelijk kiezen die voor het schoonste alternatief (lucht, trein, water of weg) waartoe de Nederlandse luchtvaart nu behoort.

De Nederlandse luchtvaart biedt een minutieus opgebouwde infrastructuur, die sinds de jaren dertig is gegroeid. In de jaren negentig is de groei sterk toegenomen, door een groeiende bevolking en welvaart. Bovendien besloot men rond die tijd om de industrie te dereguleren, zonder goed na te denken over de spelregels. Bedrijven en landen met een andere arbeids- of omgevingsmoraal hebben de markt grotendeels overgenomen en spelers als KLM, British Airways en Lufthansa hebben zich moeten aanpassen. KLM heeft dat met succes gedaan.

Tot corona was KLM een gezond bedrijf dat al ruim veertien jaar de Dow Jones Sustainability Index aanvoert. Ondanks alles is KLM dus mogelijk een van de 'schoonste' airlines van de wereld, die investeert in schone brandstof, alternatieve procedures en nieuwe vliegtuigen. Het is bijna een wonder dat KLM met eerlijke arbeidsvoorwaarden en restrictieve overheidseisen een plek gevonden heeft in deze keiharde vervoersindustrie.

De Nederlandse economie en werkgelegenheid hebben hier goed van geprofiteerd. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat de overheid en Schiphol het ondernemerschap van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen onderschat hebben en hier veel te nonchalant mee zijn omgegaan. De formele wetgeving is niet meegegroeid met de Nederlandse luchtvaart. De onduidelijkheid over regelgeving en handhaving hebben veel kwaad bloed gezet bij omwonenden en zijn onderdeel van de negatieve beeldvorming.

Minder invloed

Desondanks is boosheid hierover en daarom oproepen tot krimp geen oplossing. Als in Nederland een rem gezet wordt op luchtvaart, zal dat de luchtvaart in zijn geheel niet afremmen. Een kleiner Schiphol, of een gekortwiekte KLM is slechts koren op de molen van luchthavens en maatschappijen buiten Nederland. Wie de luchthavens van Madrid, Brussel, Istanbul of Dubai kent, weet wat ik bedoel. Elke vlucht minder vanaf Schiphol leidt tot een extra vlucht door een operator vanaf een van deze luchthavens.

De praktijk wijst uit dat veel van deze operators zich bovendien nauwelijks bekommeren om de beperking van uitstoot – in tegenstelling tot KLM. Dat dit geen aanname is, bleek toen Nederland tijdens de coronacrisis de luchtvaartsector extra maatregelen oplegde en het luchtvervoer rondom Nederland deed opbloeien.

Krimp van de Nederlandse luchtvaart of KLM zal niet leiden tot de gewenste klimaatwinst. Het zal wel nieuwe vervoerstromen opwekken en we zullen onze invloed verliezen op de randvoorwaarden als we geen deel meer zijn van de luchtvaartindustrie. Zie voor bewijs hiervoor de explosieve groei van maatschappijen in Hongarije of Ierland.

De oplossing voor schoner en mogelijk minder luchtverkeer ligt in gezamenlijke Europese (of liever mondiale) regels voor arbeidsvoorwaarden, uitstoot, *pricing* en accijnzen binnen een ‘level playing field’: wie het ‘schoonst’ vliegt onder eerlijke arbeidsvoorwaarden, krijgt de meeste privileges. De roep om Nederlandse krimp alleen, daarmee schieten we onszelf in de voet.



Boris Berkhout, pilot. BEELD -