

Nieuw Europees klimaatbeleid raakt Schiphol en KLM rechtstreeks

Vandaag, 20:15

De aanpak van klimaatverandering wordt fors aangescherpt, als het aan de Europese Commissie ligt. De Nederlandse vicevoorzitter Frans Timmermans heeft vanmiddag in Brussel [de al uitgelekte plannen](#) gepresenteerd. "Dit probleem lost zich niet vanzelf op. De aarde zal niet vanzelf afkoelen. We moeten nu handelen als we verdere opwarming van de aarde willen voorkomen," aldus Timmermans. De Commissie wil minder uitstoot door de industrie, meer elektrische auto's en isolatie van huizen en kantoren.

Waar het Akkoord van Parijs en het Nederlandse Klimaatakkoord lucht- en scheepvaart zo goed als buiten beschouwing laten, doet de Europese Commissie dat niet. De luchtvaart zal moeten mee bloeden met een algemene aanscherping van de Europese emissierechten om CO₂ uit te mogen stoten. Bovendien wil Timmermans belasting gaan heffen op de vliegtuigbrandstof kerosine, iets wat tot ontsteltenis van milieuorganisaties en linkse politieke partijen tot nu toe niet gebeurt.

Europeanen zijn de afgelopen dertig jaar steeds meer gaan vliegen. Als gevolg hiervan is de CO₂-uitstoot door de luchtvaart in Europa meer dan verdubbeld. Dat moet anders, vindt Timmermans. Korteafstandsvluchten in Europa moeten verdwijnen, in plaats daarvan moeten er snelle treinverbindingen komen.

Vliegtuigen moeten zuiniger worden en er moet gewerkt worden aan alternatieve, minder vervuilende brandstoffen dan kerosine. Zo mengt de KLM al een kleine tien jaar 'biobrandstof' afkomstig uit frituurvet bij, en heeft Schiphol een proeffabriek in Rotterdam waar 'synthetische kerosine' wordt gemaakt.

Deskundigen denken overigens niet dat alternatieve brandstoffen op korte termijn het CO₂-probleem van de luchtvaart gaan oplossen. Zo is er in de wereld bij lange na niet genoeg biobrandstof voorhanden en is het proces om synthetische kerosine te maken nog heel erg duur. Bovendien geldt voor synthetische kerosine hetzelfde als voor waterstof: het wordt gemaakt met behulp van elektriciteit en is pas duurzaam als er een overschot aan elektriciteit uit zon, wind of waterkracht is.

De enige serieuze oplossing voor het CO₂-probleem van de luchtvaart lijkt daarom vooralsnog minder vliegen. Iets dat als gevolg van het coronavirus de afgelopen maanden al spontaan gebeurde. Vluchten werden geschrapt, toeristen bleven thuis, zakenmensen vergaderen nu via videoverbindingen.

Overheidsinfuus

Ondertussen liggen de nationale luchtvaartmaatschappijen in Europa allemaal aan het overheidsinfuus. Lufthansa in Duitsland voor 10 miljard euro, Air France voor 7 miljard euro en KLM voor 3,4 miljard euro. Niet zeker is of dit genoeg is om de maatschappijen op lange termijn overeind te houden.

De KLM krijgt de overheidssteun in de vorm van afgedekte leningen niet voor niets. Er moet fors gesneden worden in de kosten en het personeel moet salaris inleveren. Het aantal nachtvluchten moet omlaag van 32.000 naar 25.000. Verder moet de KLM ervoor zorgen dat de CO₂-uitstoot per passagier in 2030 met de helft is afgenomen.

Hier komen de aangescherpte klimaateisen van Brussel nog bovenop. Uiterlijk begin oktober moet de KLM plannen hebben ingeleverd bij minister Hoekstra van Financiën om aan te tonen dat ze aan de voorwaarden kunnen voldoen.

De vraag is wat er met KLM gebeurt na de corona-crisis. Econoom Walter Manshanden doet al 25 jaar onderzoek naar de luchtvaart in Nederland. Hij denkt niet dat de luchtvaart helemaal zal herstellen van de coronacrisis en verwacht dat de KLM fors zal moeten inkrimpen.

"Er is een grote kans dat de KLM over een paar jaar nog maar een derde tot de helft heeft van de huidige omvang," zegt Manshanden. De kans dat de KLM dan een rendabele luchtvaartmaatschappij is schat hij op vijftig procent. Ook minister Hoekstra liet zondag in *Buitenhof* weten dat de toekomst van KLM niet gegarandeerd is.

In de analyse van Manshanden raken KLM en Schiphol de zogenoemde 'hub-functie' kwijt. Nederland heeft nu een relatief grote internationale luchthaven met een relatief grote luchtvaartmaatschappij, met verbindingen naar bijna alle grote steden in de wereld. Dat wordt vaak genoemd als voorwaarde voor welvaart en economische groei, maar Manshanden relativeert dat. Hij voorziet een tijdelijke dip van een jaar, waarna Nederland zich - net als andere landen die deze rol verloren - zal herstellen.