



Opinie Broeikasgas

KLM frustreert Parijse klimaatdoelen met frequent flyer programma

Ook de luchtvaart kan zich houden aan het Parijsakkoord, betogen Boris Schellekens en Simone Wiegman. Maar stop dan wel met het belonen van rijke veelvliegers.

Boris Schellekens en Simone Wiegman 30 april 2024, 22:00



Bewaren



Delen

Fabrieken, energiecentrales en raffinaderijen hebben afgelopen jaar veel minder broeikasgas uitgestoten dan daarvoor, meldde de Nederlandse Emissieautoriteit onlangs. Enige uitzondering is de luchtvaart. Volgens Marjan Rintel, bestuursvoorzitter van KLM, is die ook moeilijk te verduurzamen. We reizen nu eenmaal graag, vertelde ze deze krant (Trouw, 29 maart). Vliegen blijft en zal nog toenemen, denkt Rintel; we moeten vooral de problemen oplossen die vliegen met zich meebrengt. En dat zijn vooral technologische



Voorpagina



Editie



Best gelezen



Rubrieken

Advertentie

Wilt u elke dag de Middag nieuwsbrief van Trouw ontvangen via e-mail?

Verstuur

Geen natuurlijk gegeven

Maar kunnen we de luchtvaart wel op tijd verduurzamen met technologische middelen? Eigenlijk niet, zo bleek in de Tweede Kamer tijdens het commissiedebat op 10 april over verduurzaming van de luchtvaart. De Factsheet Toekomst Verduurzaming Luchtvaart was er namelijk heel duidelijk over: 'Alhoewel vliegtuigen continu beter worden, worden er niet voldoende technische verbeteringen aan het vliegtuig zelf voorzien die het klimaatprobleem bijtijds op kunnen lossen'. Zolang de luchtvaart groeit, zullen we de doelen van het Parijsakkoord niet halen.

Als aan het aanbod van duurzaam vliegen weinig te sturen valt, is het logisch om te kijken naar de vraag-kant. Is de groeiende wil om te vliegen wel een natuurlijk gegeven, waar we niets aan kunnen doen? Wie vraagt er eigenlijk om vliegreizen? Het antwoord klinkt misschien verrassend: wereldwijd veroorzaakt 1 procent van de wereldbevolking 50 procent van de uitstoot door de luchtvaart.

Is het in Nederland ook zo scheef verdeeld? Uit onderzoek van de gemeente Amsterdam blijkt dat 20 procent van de Amsterdammers 72 procent van alle vliegbewegingen maakt. De modale Nederlander vloog, voor corona, maar 1 keer per 3,6 jaar, en dan ging het meestal



Voorpagina



Editie



Best gelezen



Rubrieken

‘Ultimate Elite’ moet 38 keer op en neer naar Tokio

De meeste veelvliegers reizen voor hun werk, waarvan 50 procent vanwege vergaderingen. De gespaarde punten mogen ze privé inzetten. Naar schatting wordt 4 tot 12 procent van de vliegreizen gratis uitgegeven als beloning. Het status-systeem bevordert bovendien het fenomeen mileage run: men vliegt extra om een status te krijgen of te behouden. Voor de status van ‘*Ultimate Elite*’ heb je 38 retourvluchten naar Tokio nodig; dat betekent 105 ton broeikasgas uitstoten: alleen al aan vliegreizen.

Maar als we een kans willen maken om mondiaal onder de 1,5 graden opwarming te blijven, zouden we in 2030 per persoon niet meer dan 2,3 ton per jaar mogen uitstoten. En dat is nog steeds ruim bemeten, aangezien het Westen historisch gezien al ruimschoots door zijn budget is. Zelfs de allerlaagste status ‘*Silver Elite*’ vereist een uitstoot van 6 ton per jaar, dat is ruim 2,5 keer het CO₂-budget per persoon.

Stel dat de tabaksindustrie een vergelijkbaar *Frequent Smoker Program* zou hebben: hoe meer je rookt, des te meer korting krijg je op extra sigaretten. Stel dat je toegang kan krijgen tot een rokerslounge met gratis snacks en drankjes, maar wel alleen als je genoeg rookt? Flying Blue normaliseert en stimuleert vliegen op een perverse manier die voor geen enkele andere sector met een dergelijke belasting voor de gezondheid en milieu sociaal acceptabel is.

Advertentie

Veelvliegers worden beloond met allerlei privileges

Groeiende luchtvaart is géén ontwikkeling waar niets aan te doen is, ook al presenteert de luchtvaart het zelf graag zo. Er wordt namelijk wel degelijk actief gestuurd op een groeiende vraag naar vluchten



Voorpagina



Editie



Best gelezen



Rubrieken

veelvliegers worden beloon met allerlei privileges in de frequent flyer programma's.

Naast een verbod op vliegrecames en een eerlijke progressieve vliegbelasting, is het afschaffen van deze programma's daarom een noodzakelijke stap om onze klimaatdoelen te halen.

Boris Schellekens is alumnus Lucht- en ruimtevaarttechniek aan de TU Delft en campagneleider bij Fossielvrij NL.

Simone Wiegman is oud-medewerker van KLM Commercie en actief bij Extinction Rebellion.

Lees ook: KLM-baas Marjan Rintel: 'Als vliegen toeneemt, laten we het dan hebben over hoe we de problemen oplossen'

Met een opgeknapt verkooppunt voor trein-vliegtickets op station Brussel-Zuid wil KLM [korte vluchten terugdringen](#), zegt directeur Marjan Rintel in een gesprek tussen de rails. 'Maar wij kunnen het niet alleen.'

Advertentie

Genoeg kansen voor een kleiner Schiphol: 'Krimp geeft een eenmalige schok'

Stel dat Schiphol kleiner verder moet, hoe ziet de toekomst van de nationale luchthaven er dan uit? Volgens econoom Walter Manshanden moet de luchthaven zich meer op kwaliteit gaan richten en [minder op passagiers die massaal overstappen](#).

 Help ons door uw ervaring te delen: [Feedback geven](#)

Ook interessant voor u

Op basis van bovenstaand artikel



Voorpagina



Editie



Best gelezen



Rubrieken