

INKRIMPING VAN DE LUCHTVAART OP EEN RECHTVAARDIGE MANIER

Vliegen is de snelste manier om de aarde op te warmen. De luchtvaartsector zelf onderschat enerzijds systematisch de impact van vliegen op het klimaat maar overschat anderzijds de milieuvriendelijke oplossingen. Aangezien groene groei van de luchtvaart een illusie is, is een stop op de groei en een inkrimping van het vliegverkeer de enige mogelijke weg. Hoe bereiken we dit op een rechtvaardige manier?

In de laatste decennia zijn de CO₂-emissies door het vliegverkeer fors toegenomen.¹ Als de industrie het voor het zeggen blijft hebben, wordt deze trend voortgezet, met als bijkomend gevolg wereldwijd meer dan 1.000 luchthaven-infrastructuurprojecten.² De luchtvaartindustrie promoot de droom van groen vliegen,³ met misleidende informatie over toekomstige koolstofneutrale groei en met het blijven herhalen van de bewering dat de burgerluchtvaart verantwoordelijk is voor 'slechts' 2% van de wereldwijde emissies. De echte feiten zijn anders:

1. De impact van luchtvaart op het klimaat is **niet alleen een kwestie van CO₂**. Als er rekening wordt gehouden met andere factoren — zoals geïnduceerde bewolking, ozon, condenssporen, waterdamp en roet — wordt de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering op zijn minst verdubbeld. Volgens een raming uit 2005 is de totale bijdrage van de burgerluchtvaart ca. 5%.⁴
2. Het aandeel van de luchtvaartsector in de totale globale CO₂-uitstoot **neemt snel toe**. In een rapport aan het Europees Parlement waarschuwt de onderzoeksinstituting Öko-instituut ervoor dat alleen al de emissies door de internationale luchtvaart in 2050 verantwoordelijk zullen zijn voor 22% van de wereldwijde emissie-uitstoot.⁵
3. Slechts een **klein aantal mensen is verantwoordelijk** voor dit deel van de opwarming van de aarde aangezien ongeveer 90% van de wereldbevolking nog nooit een voet in een vliegtuig heeft gezet.⁶ Een relatief beperkte minderheid van de wereldbevolking vliegt ten koste van de overgrote meerderheid: ten koste van bewoners die blootgesteld worden aan lawaai en fijnstof van vliegtuigen, ten koste van lokale ecosystemen, van toekomstige generaties en van al diegenen in het Zuiden die nu al de dupe zijn van de klimaatcrisis.

Rechtvaardige maatregelen om het probleem van de luchtvaart aan te pakken zijn:

1. **terugdringen van het aantal vluchten**, maar mobiliteit en culturele uitwisseling mogelijk houden
2. **beëindigen van de oneerlijke voordelen** en de macht van de luchtvaartindustrie
3. **aanpakken van geprivilegieerde veelvlieters**
4. **voorzien in een rechtvaardige transitie** voor de werknemers in de luchtvaartsector
5. **aanvechten van 'valse' oplossingen**, zoals offset projecten, biobrandstoffen, of synthetische brandstoffen die een toenemende vraag naar energie veroorzaken. De belofte van een "milieuvriendelijke, koolstofvrije of koolstofneutrale luchtvaart" heeft weinig waarde. In plaats daarvan is de boodschap dat de luchtvaart moet inkrimpen noodzakelijk, want "genoeg is genoeg".

¹ EEA (2019). *Data Viewer on Greenhouse Gas Emissions and Removals*. <http://tinyurl.com/ybewwyq7>

² <http://stay-grounded.org/planned-airport-projects>

³ <http://stay-grounded.org/green-flying>

⁴ Fahey and Lee (2016). *Aviation and Climate Change. A Scientific Perspective*. In: CCLR 2: 97-104

⁵ Öko-Instituut (2015). *Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping*. <https://tinyurl.com/pyhhwsy>, p.28

⁶ <http://stay-grounded.org/position-paper>

ELIMINATIE VAN BELASTINGVRIJSTELLINGEN: KEROSENE & CO₂-BELASTING EN BTW



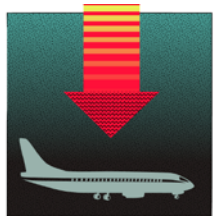
Vliegen is vrijwel belastingvrij in vergelijking met andere vervoerswijzen. De invoering van fiscale maatregelen kan de enorme subsidies ten gunste van de luchtvaart tegengaan.

LAAT VEELVLIEGERS BETALEN: FREQUENT FLYER LEVY & AIR MILES LEVY



Het invoeren van een frequent flyer heffing (FFL) en een air miles heffing (AML) is een belangrijke stap om de sociale onrechtvaardigheid van het vliegen aan te pakken. In de praktijk zou de FFL bijvoorbeeld een heffingsvrije vlucht om de vier jaar toelaten, voor de tweede vlucht in deze periode zou – eveneens als voorbeeld – een heffing van 150 euro opgelegd worden, en bij elke volgende vlucht zou de heffing verdubbelen. De AML is vergelijkbaar, maar de heffing zou per afgelegde kilometer evenredig moeten toenemen, want hoe langer de reis hoe schadelijker die is. De inkomsten zouden gebruikt kunnen worden ten gunste van een fonds voor “rechtvaardige transitie”.

AANTAL VLUCHTEN BEPERKEN



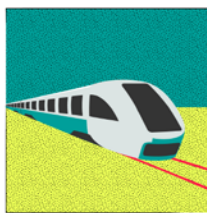
De meest effectieve manier om de luchtvaart te verminderen is het aantal vluchten te beperken. Dit kan gedaan worden door een verbod op kortereafstandsvluchten, wanneer alternatief vervoer al voorhanden is of gemakkelijk kan voorzien worden, of door het beperken van het aantal vluchten per dag op specifieke routes. Instellen van absolute grenzen en verboden is eerlijk als niemand zich “vrij” kan kopen. Verboden kunnen steeds meer breed maatschappelijk gedragen worden als consequent en nadrukkelijk op het rechtvaardigheidsaspect gewezen wordt.

MORATORIUM OP NIEUWE INFRASTRUCTUUR, EN “SCALING DOWN” VAN LUCHTHAVENS



Er moet een rode lijn getrokken worden voor wat betreft de uitbreiding van luchthavens en een moratorium op nieuwe infrastructuurprojecten. Samen met een verschuiving van kortereafstandsvluchten naar treinen, zullen regionale luchthavens overbodig worden en gesloten kunnen worden.

STIMULEREN VAN ALTERNATIEVEN



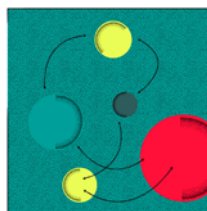
Stimuleren van het gebruik van alternatieven voor het vliegtuig vereist investeringen in het netwerk van langafstandstrein- en busroutes. Dit omhelst geen nieuwe hogesnelheidsspoorlijnen, die ook problematisch zijn, maar wel meer comfortabele en betaalbare nachttreinen en busverbindingen. Ook milieuvriendelijke veerboten, geïntegreerde en gebruiksvriendelijke internationale boekingsystemen voor multimodale reizen, verbeterde transfers, evenals online conferentiesystemen maken allemaal deel uit van het toekomstbeeld.

ORGANISATIES VERANDEREN HET REISBELEID



Terwijl de meeste van de bovengenoemde maatregelen implementatie op nationaal niveau vereisen, kunnen organisaties zoals scholen, universiteiten, gemeenten, NGO's en bedrijven nu al bijdragen aan de vermindering van het vliegverkeer, door het veranderen van hun reisbeleid.

ANDERE MOGELIJKHEDEN VOOR HET VERMINDEREN VAN Vliegverkeer



Er zijn tal van andere maatregelen die kunnen leiden tot een vermindering van het reizen per vliegtuig, met inbegrip van het expliciet maken van het totale klimateffect van de luchtvaart (in de boekhouding en communicatie); de verplichting dat bij alle marketing van vluchten de impact op het klimaat wordt vermeld; gedragsverandering door middel van campagnes; desinvestering in de luchtvaartsector; een verbod op frequent flyer programma's; enzovoort.

THE STAY GROUNDED NETWORK

Deze factsheet is een samenvatting van het rapport “Degrowth of Aviation”, dat verschillende strategieën omvat om de luchtvaart in te krimpen of het vliegverkeer te verminderen. Veel van deze strategieën zijn besproken op de conferentie “Degrowth of Aviation” in juli 2019, georganiseerd door het Stay Grounded Network. Dit netwerk verenigt ongeveer 150 lidorganisaties en groepen van over de hele wereld.

Download full report:

<http://stay-grounded.org/report-degrowth-of-aviation>

Contact: info@stay-grounded.org

Published by:

Stay Grounded / Kollektiv Periskop
Neustiftgasse 36
1070 Vienna, Austria

Bank account:

Periskop – Kollektiv
IBAN: AT49 1420 0200 1098 0039 / BIC: EASYATW1
Bank: Easy Bank / Purpose: Stay Grounded Donation