



Hoi Ruud,

De luchtvaartindustrie zit in zwaar weer, en ja dit komt ook weer door het coronavirus. Minder mensen kunnen/mogen vliegen, vakantie nemen kan beperkt en onder strikte voorwaarden (en op eigen risico) en vliegen voor werk zit er voorlopig niet in. De impact? Banen die worden opgeheven, vraag om loonoffers die oplopen tot 60%, steunpakketten die worden samengesteld etc. Er zijn zelfs al maatschappijen die hebben aangegeven in 2020 niet meer gaan vliegen: Norwegian. Delta, een maatschappij uit de Verenigde Staten, heeft aangegeven dat de omzet van het huidige kwartaal zelfs met 90 % kan dalen. Een koersdaling van meer dan 50% sinds maart onderstreept deze problematiek. Vliegmaatschappijen kunnen dit jaar gezamenlijk tot 290 miljard euro aan omzet mislopen. Kortom: de industrie zal met smart uitkijken naar oplossingen. Maar wat mij interesseert is of verduurzaming juist in deze tijden en in het vervolg wellicht interessant is om door te voeren.

“Investerings met betrekking tot de verduurzaming van de vloot zijn op korte termijn lastig te verantwoorden.”

Europa nog erg veel concurrentie is; er is een groot aantal “budget airlines” die de marges van de andere vliegmaatschappijen meer en meer opslokken. Dit alles maakt dat investeringen met betrekking tot de verduurzaming van de vloot op korte termijn lastig te verantwoorden is. De oude vloot zal eerst zijn economische leven moeten uitleven en daarnaast zijn de alternatieven zoals elektrisch vliegen nog niet ver genoeg ontwikkeld.

Maar als er dan de komende tijd toch minder wordt gevlogen en als dat misschien wat langer aanhoudt is het dan niet opportuun om het gebruik van biobrandstof te stimuleren? Biobrandstof wordt al gebruikt door bijvoorbeeld KLM, maar er was te weinig van beschikbaar. Uit onderzoek blijkt dat we blij mogen zijn als we in 2030 9 procent van de kerosine kunnen vervangen door biobrandstof (het maximaal haalbare in Europa). Dat zou de totale CO₂-uitstoot in de luchtvaart naar schatting met 4 tot 6 procent terugdringen. Wereldwijd zou je tussen de 7 en 30 procent kunnen verminderen in 2050. Ook is biobrandstof wel een redelijk duurder alternatief dan de “gewone” kerosine. Het is vaak twee of drie keer duurder dan kerosine.

Uitgaande van een periode waarin we minder vliegen door het coronavirus, is de verwachting dat prijzen zullen stijgen (want de vaste kosten moeten toch worden terugbetaald). In dat geval is het gebrek aan aanbod misschien minder een probleem; dan blijft het bij de kosten van biobrandstof die wellicht een drempel voor brede implementatie kunnen zijn.

Dus mijn vraag aan jou Ruud: als er binnen alle steunpakketten die worden uitgerold om de economische impact van het coronavirus te beperken, bijvoorbeeld een subsidie wordt opgenomen voor het gebruik van biobrandstoffen door de luchtvaart, zou dat dan een positieve ontwikkeling zijn? Vooral omdat er toch nog steeds CO₂ en andere broeikasgassen vrijkomen. Of zie jij andere ontwikkelingen die meer kans van slagen hebben? Is bijvoorbeeld het planten van bomen om de CO₂-uitstoot te compenseren al voldoende?

Groet,

Caspar Snijders

Portefeuillemanager Aandelen - ACTIAM

Hoi Caspar,



Terwijl luchtvaartmaatschappijen hun aandacht richten op het overleven van de grootste crisis ooit, rijst steeds vaker de vraag of dit een keerpunt kan zijn in de bereidheid om klimaatverandering aan te pakken. Complicerende factor in de beantwoording van deze vraag is hoe de luchtvaartsector CO₂-neutraal zou kunnen worden. Er is dan ook geen simpel antwoord op jouw vraag of biobrandstof en/of het planten van bomen afdoende is.

De Nederlandse luchtvaart mag in 2070 geen broeikasgassen meer uitstoten. De CO₂-uitstoot moet dan gehalveerd zijn ten opzichte van 2005. En binnen tien jaar moeten de activiteiten op de luchthavens, dus niet in de lucht, klimaatneutraal zijn. Deze ambitie staat in de ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Greenpeace voerde onlangs actie op de landingsbaan van Schiphol, met een spandoek met de tekst: “Geen poen zonder groen!”. Greenpeace wil dat er klimaatvoorwaarden worden gesteld aan staatssteun voor KLM. Deze oproep wordt ondersteund door het Brusselse Transport & Milieu (T&E) dat bijvoorbeeld stelt dat staatssteun voor luchtvaartmaatschappijen “alleen mag worden goedgekeurd als landen ervoor zorgen dat ze later belasting gaan betalen”. Dit zou ook belasting op vliegtuigbrandstof moeten omvatten (momenteel zijn luchtvaartmaatschappijen hiervan vrijgesteld).

“Het is maar de vraag of een belasting daadwerkelijk tot minder vliegreizen zal leiden.”

De roep om een vliegbelasting is niet nieuw. Het kabinet zet in op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart met het oog op de gestelde klimaatdoelen en voor het creëren van een gelijk speelveld. Hoewel deze plannen als een revolutie worden gezien in de sector, is het de grote vraag of een belasting daadwerkelijk tot minder vliegreizen zal leiden zolang andere vormen van transport geen aantrekkelijk alternatief vormen. Bovendien blijkt uit onderzoek van CE Delft dat de effecten van de vliegbelasting relatief klein zijn. Dat komt doordat het een relatief lage belasting is en doordat sprake is van knellende capaciteitsrestricties, waardoor een vliegbelasting niet tot minder vluchten leidt, maar tot een verschuiving tussen verkeerssegmenten (passagiers/vracht, OD/transfer en Europese/intercontinentale bestemmingen). De effecten van de vliegbelasting op de CO₂-emissies, zijn dan ook klein.

Het stimuleren van biobrandstof lijkt daarmee op het eerste gezicht een beter alternatief. Wanneer duurzame biobrandstof op grote schaal wordt ingezet, kan de CO₂-besparing volgens KLM oplopen tot 80%. Het verkrijgen van voldoende en aantrekkelijk geprijsde biobrandstof is echter een uitdaging. De productie van biobrandstof concurreert met voedselproductie om landbouwgrond dat door verstedelijking en klimaatverandering toch al schaarser wordt. Ter illustratie: om alle vluchten vanaf Schiphol van biobrandstof te voorzien, zou ongeveer viermaal de beschikbare landbouwgrond van Nederland nodig zijn.

Als alternatief geef je aan dat het planten van bomen een alternatief kan vormen. EasyJet kondigde vorig jaar aan de CO₂-uitstoot van kerosine te gaan compenseren door te investeren in bosbouw. Een goede ontwikkeling, maar ook hier vormt het gebrek aan grond de bottleneck om CO₂-neutraal te worden.

Ik geloof dat er daarom geen eenduidig antwoord is op de vraag hoe de luchtvaartsector kan bijdragen aan het bereiken van het Klimaatakkoord van Parijs. Er is een volledig pakket aan initiatieven nodig om te zorgen dat we minder het vliegtuig instappen, het vliegen zelf duurzamer wordt en de overgebleven uitstoot volledig wordt gecompenseerd. Pas dan kunnen we concluderen of de coronacrisis inderdaad de juiste zet in de goede richting heeft gebracht in de reis naar een schonere luchtvaart.

Groet,

Ruud Hadders

Responsible Investment Officer - ACTIAM