

Samen maken we duurzaam vliegen mogelijk: Brussels Airports communicatielijn voor de milieubewuste reiziger

Kobe Boussauw

Vrije Universiteit Brussel ¹

Thomas Vanoutrive

Universiteit Antwerpen ²

Themanummer CVS 2019

Uitgebreide samenvatting op basis van een paper in Sustainability en een CVS-artikel.

Het volledige artikel staat op:

https://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2019/sessie_a/a3/cvs_50_vlieg_liever_vanop_een_klimaatneutrale_luchthaven_brussels_airports_communicatielijn_voor_de_milieubewuste_reiziger_1_2019.pdf

¹ Cosmopolis Centre for Urban Research, E: kobe.boussauw@vub.be

² Urban Studies Institute en Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling, E: thomas.vanoutrive@uantwerpen.be

1. Inleiding

Op 20 juni 2018 kondigde Brussels Airport aan dat het zijn doelstelling had bereikt om CO₂-neutraal te worden (Brussels Airport, 2018). Hoewel dergelijke communicatie verre van ongewoon is, was dit toch enigszins verrassend gezien de kritiek op de luchtvaart omwille van toenemende emissies van broeikasgassen en andere milieueffecten, met name geluidshinder en lokale luchtvervuiling.

De groeicijfers van de luchtvaartsector zijn een stuk hoger dan de meeste globale economische indicatoren. In 2017 groeide het wereldwijde aantal passagiers met 8,1%. Voor de periode 2005-2050 verwacht de luchtvaartsector een verviervoudiging van haar omzet. De verwachte groei gaat echter noodzakelijkerwijs gepaard met een significante bijdrage aan de opwarming van de aarde, en een versnelde uitputting van fossiele brandstoffen. De NGO Transport & Environment (2016) schatte in dat de luchtvaart verantwoordelijk zou zijn voor 4,9% van de door de mens veroorzaakte klimaatwijziging, een aandeel dat snel toeneemt.

De bijdrage van de luchtvaartsector aan de opwarming van de aarde sijpelt pas recent door in het maatschappelijk debat. Op lokaal niveau zijn de spanningen tussen luchthavenactiviteiten en de leefbaarheid van de omgeving echter al veel langer duidelijk. Er is een groeiend bewustzijn rond zowel de impact van luchtvaartgerelateerde geluidsoverlast op de gezondheid van omwonenden, als rond de gevolgen van het verbranden van grote hoeveelheden kerosine op de lokale luchtkwaliteit.

Luchthavens blijven niet bij de pakken zitten en zetten in op milieu- en klimaatbeleid. Hun communicatie- en marketingstrategieën lijken echter gericht te zijn op het overklassen van de hierboven geschetste problematiek met een voluntaristisch verhaal waarbij duurzaamheid centraal staat. Het Airport Carbon Accreditation-programma, waaronder luchthavenbedrijven zichzelf CO₂-neutraal kunnen noemen, bijvoorbeeld, is een geïnstitutionaliseerde manier om luchthavens toe te laten zichzelf als milieubewuste actoren te positioneren, waarbij de verantwoordelijkheid voor de uitstoot van de vliegtuigen zelf doorgeschoven wordt naar de luchtvaartmaatschappijen.

Voortbouwend op deze observaties, confronteert ons onderzoek de reële impact van de case Brussels Airport met het duurzaamheidsdiscours dat door het luchthavenbedrijf wordt gevoerd. Onze basishypothese luidt dat communicatie en realiteit in sterke mate uiteenlopen, en dat de beeldvorming over de milieu-impact van de luchtvaartsector in sterke mate gestuurd wordt door deze bedrijfscommunicatie. Hoewel het huidige onderzoek een gevalstudie betreft, stellen wij dat deze typerend is voor een meer algemeen en wereldwijd relevant probleem, dat niet alleen kan worden uitgebreid naar andere luchthavens, zie bijvoorbeeld De Bruyn et al. (2019) over Schiphol, maar ook naar milieuaccreditatieprogramma's en milieucommunicatiestrategieën van andere actoren. Een uitgebreide versie van dit onderzoek werd gepubliceerd in het tijdschrift Sustainability (Boussauw en Vanoutrive, 2019).

2. Methode

Onze studie confronteert de reële milieu-impact met het duurzaamheidsdiscours (Hajer, 1995; Gray, 2013; Deegan, 2017) dat door het luchthavenbedrijf Brussels Airport wordt gevoerd. We bestuderen drie verondersteld belangrijke sets van milieueffecten: geluidsoverlast, luchtvervuiling en klimaatimpact. Voor de analyse baseren we ons op een combinatie van bronnen, waaronder officiële communicatiekanalen van Brussels Airport, strategische plannen, alsook bijdragen uit de populaire media en statistisch cijfermateriaal. Voor het thema klimaat verzamelden we zelf gegevens over de hoeveelheid op Brussels Airport getankte kerosine.

Langs de kant van Brussels Airport is het belangrijkste geanalyseerde medium de website van het luchthavenbedrijf, waaronder de sectie 'Environment' en de sectie over de strategische visie 'Brussels Airport 2040'. De sectie 'Environment' bevat onder meer een link naar het milieurapport van het bedrijf, alsook naar enkele filmpjes die de bezorgdheid om het leefmilieu van Brussels Airport in de verf zetten. Het filmpje met als titel 'Together for a sustainable airport' werd ontleed op basis van de zendtijd die besteed werd aan de diverse milieuthema's.

3. Resultaten

Het eerste milieuthema, geluidsoverlast, wordt door Brussels Airport ernstig genomen. Hoewel het filmpje 'Together for a sustainable airport' hier slechts 8% van de zendtijd aan besteedt, is ruim een kwart (27%) van de milieuwebsites aan dit thema gewijd. Het is duidelijk dat het bedrijf het zich niet kan veroorloven om dit probleem te negeren of zelfs maar te minimaliseren, en het is inderdaad juist dat geluidsoverlast tot op heden het enige milieuprobleem is dat aantoonbaar een rem op de groei heeft veroorzaakt. Hoewel de luchthaven niet gelukkig is met het van kracht zijnde plafond voor nachtvluchten en met de boetes die tegenwoordig door de Brusselse milieuadministratie naar de luchtvaartmaatschappijen worden gestuurd, werkt ze mee aan het stimuleren van het gebruik van minder lawaaiërende toestellen en probeert ze een actieve rol te spelen in het beleid rond de aanvliegroutes.

Wat de lokale luchtkwaliteit betreft, zijn verschillende initiatieven gericht op het vergroenen van het vervoer op en naar de luchthaven, over de weg en via het spoor. Er wordt echter nauwelijks informatie verstrekt over de aanwezigheid van pollutanten. Brussels Airport rept op haar website zelfs met geen woord over de impact van vliegtuigen op de luchtkwaliteit (0%). Het is nochtans moeilijk te geloven dat het bedrijf zich op geen enkele manier bewust is van de belangrijke uitstoot van ultrafijn stof door opstijgende vliegtuigen, en van de impact op de luchtkwaliteit in de omgeving, gezien de groeiende aandacht hiervoor in de wetenschappelijke literatuur, alsook bij de bevoegde milieuagentschappen. Anderzijds wordt in de milieucommunicatie van de luchthaven buitensporig veel aandacht besteed aan vormen van milieuzorg die niet erg typisch zijn voor luchthavenactiviteiten.

Dat brengt ons bij het probleem van de bijdrage van de luchthaven aan de opwarming van de aarde. Op bedrijfsniveau verminderen verschillende initiatieven het energieverbruik en de CO₂-uitstoot, en deze initiatieven hebben onder meer betrekking op verwarming, koeling en intern transport. In de milieucommunicatie wordt echter niets gezegd over de klimaatimpact van de enorme hoeveelheden kerosine die via de luchthaven worden gedistribueerd en bijgevolg worden verbrand door vliegtuigen. Onze eigen berekeningen schatten deze impact (voor 2017) op 6,52 Mton CO₂-equivalenten (CO₂eq), waarmee Brussels Airport een grotere klimaatimpact heeft dan de officieel grootste Belgische industriële uitstoter. Voor het jaar 2017 bedroeg het officiële totaal van alle broeikasgasemissies in België 114,5 Mton CO₂eq, een cijfer waarin de internationale lucht- en scheepvaart echter niet opgenomen zijn. De klimaatimpact van de burgerluchtvaart gebonden aan Brussels Airport (dat ongeveer 70% van de civiele vluchten met België als oorsprong of bestemming ontvangt) is daarom gelijk aan 5,7% van de totale klimaatimpact van binnenlandse emissies in België.

Het perspectief van waaruit gekeken wordt is dus erg belangrijk. Als we het brandstofverbruik van de vliegtuigen niet meetellen, dan vertegenwoordigt Brussels Airport slechts de uitstoot van een middelgroot bedrijf zonder productieactiviteiten, dat bovendien zeer goed scoort met betrekking tot haar inspanningen om haar uitstoot te beperken en te compenseren. Wanneer we de getankte vliegtuigbrandstof in rekening brengen, en deze door het toepassen van een emissiefactor omzetten naar CO₂eq, dan neemt de uitstoot toe met een factor 435, waardoor het bedrijf tot de allergrootste vervuilers van België moet worden gerekend.

Wat betreft de communicatie van Brussels Airport die in het onderzoek wordt besproken, is het duidelijk dat het bedrijf zich presenteert als een maatschappelijk verantwoordelijke onderneming, met zelfopgelegde hoge ecologische en sociale normen. Dit voluntaristische discours benadrukt sterk het economische belang van de luchthaven voor de omliggende regio, en verbindt systematisch de milieuproblemen veroorzaakt door luchthavenactiviteiten met oplossingen die op komst zouden zijn.

In haar communicatie schakelt Brussels Airport echter strategisch over van haar rol als vertegenwoordiger van de luchthavengemeenschap naar haar rol als organisatie die alleen verantwoordelijk is voor haar eigen activiteiten, waarbij er geen eenduidige definitie van het begrip 'luchthaven' wordt gehanteerd. De verantwoordelijkheden die samenhangen met 'CO₂-neutraliteit' hebben alleen betrekking op de eigen activiteiten, maar de communicatie over positieve initiatieven gaat veel breder en betreft de hele luchthavengemeenschap.

4. Luchtvaart als voorwerp van mobiliteitsonderzoek en -beleid

Tot voor kort lieten het mobiliteitsonderzoek en het transportbeleid de luchtvaart dikwijls buiten beschouwing. Het bestuderen van de luchtvaartsector is lang een monopolie van economen en economisch-geografen gebleven, terwijl studies naar de milieueffecten van luchthavens enkel rekening hielden met de lokale impact (zie bv. Vanker et al. (2013)). Het wordt echter steeds duidelijker dat de groei van de luchtvaart een belangrijk onderdeel vormt van het klimaatvraagstuk, en dat deze discussie niet zomaar kan worden losgekoppeld van de vraag of het uitbreiden van drukke luchthavens nog wel wenselijk is. Vanuit dit perspectief willen wij ervoor pleiten om transparant te communiceren over de reële milieu- en klimaatimpact van de luchtvaart.

Referenties

Boussauw, K., T. Vanoutrive, 2019. Flying green from a carbon neutral airport: the case of Brussels. *Sustainability* 11(7), 2102.

Brussels Airport, 2018. *Brussels Airport Achieves Carbon Neutrality under the ACI Airport Carbon Accreditation Program*. <https://www.brusselsairport.be/pressroom/brussels-airport-achieves-carbon-neutrality-under-the-aci-airport-carbon-accreditation-program> (geraadpleegd op 15 januari 2019).

De Bruyn, S., J. Rozema, J. Faber, 2019. *CO₂-emissies van KLM en Schiphol*. CE Delft: Delft.

Deegan, C., 2017. Twenty five years of social and environmental accounting research within critical perspectives of accounting: Hits, misses and ways forward. *Critical Perspectives on Accounting*, 43, 65-87.

Gray, R., 2013. Back to basics: What do we mean by environmental (and social) accounting and what is it for? A reaction to Thornton. *Critical Perspectives on Accounting*, 24, 459-468.

Hajer, M.A., 1995. *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Clarendon: Oxford.

Transport & Environment, 2016. *Aviation Emissions and the Paris Agreement*. European Federation for Transport and Environment: Brussel.

Vanker, S.; Enneveer, M.; Mäsak, M., 2013. Implementation of Environmentally Friendly Measures at Tallinn Airport. *Aviation* 17(1), 14-21.