

Position paper easyJet - duurzame luchtvaart

Introductie

easyJet is de op één na grootste luchtvaartmaatschappij op Schiphol. Wij vervoeren jaarlijks meer dan 6 miljoen passagiers, waarvan 30% zakenreizigers zijn. Wij nemen onze verantwoordelijkheid op het gebied van milieu. Wij hebben flink in onze vloot geïnvesteerd waarmee we de hoogste internationale standaarden halen en zoeken continu naar innovatieve ideeën om onze impact op het milieu verder te verlagen. Op dit gebied zijn wij leidend in de markt.

In heel Europa pleiten we voor uitgebreide initiatieven van de sector en overheid om het gebruik van stillere en zuinigere toestellen te stimuleren. We erkennen dat we allemaal een rol hebben te vervullen om de sociale en economische voordelen van vliegen te bieden en daarbij de impact op milieu en omgeving te verminderen. In Nederland hebben we dan ook het sectorplan 'Slim en duurzaam' mee helpen ontwikkelen. We verwelkomen de mogelijkheid om onze ideeën en initiatieven te delen. De Nederlandse overheid zou de volgende keuzes moeten overnemen om duurzaamheidsbeleid te stimuleren:

- Zeker stellen dat het EU Emissions Trading System (ETS) wordt vervangen door de Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)
- Efficiëntere beleidsmaatregelen introduceren dan belastingen, zoals het weren van oude en lawaaïge vliegtuigen van Schiphol en het stimuleren van nieuwe toestellen. Belastingen werken het investeren in vergoende technologie alleen maar tegen.

Voorstander van meer duurzaamheid

easyJet ondersteunt het verdrag van Parijs en de doelstelling om de wereldwijde stijging van temperatuur in te perken. Wij zijn van mening dat de luchtvaartsector een rol heeft in het bestrijden van klimaatverandering. Om die reden zijn wij voorstander dat luchtvaart onderdeel is van het EU ETS en bereiden ons nu voor op de implementatie van het CORSIA. CORSIA, het wereldwijde systeem om groeiende CO₂-emissies van de luchtvaart te adresseren, moet EU ETS voor de luchtvaart vervangen.

De grootste impact van de luchtvaart op het milieu komt door de emissies van brandstoffen. Luchtvaart is internationaal en dit is waarom klimaatverandering door luchtvaart geadresseerd moet worden in internationale context. Alle landen moeten bijdragen aan de reductie van CO₂-uitstoot.

Efficiëntere beleidsmaatregelen dan belastingen

Het doel van de regering voor een 'slim en duurzaam' beleid voor luchtvaart juichen wij toe. Echter, de plannen om een vliegbelasting in te voeren zijn 'slim' noch 'duurzaam'. Het

reduceert de mogelijkheid van luchtvaartmaatschappijen te investeren in innovatie zoals genoemd in het sectorplan 'Slim en duurzaam' en moedigt niet de efficiencyvoordelen aan die goed zijn voor het milieu, zoals het stimuleren van nieuwe (elektrische) vliegtuigen.

Efficiënte en moderne vloot

easyJet loopt voorop op het gebied van investeringen in nieuwe technologie. Al sinds 2015 hebben we geïnvesteerd in Airbus A320neo's, een toestel dat significante voordelen heeft voor het milieu en de omgeving. Het toestel reduceert het gebruik van brandstof en CO₂-emissies met 15% ten opzichte van de vorige generatie A320 toestellen en is meer dan 50% stiller bij start en landingen. We hebben aan het eind van 2018 28 NEO's in onze vloot die onderdeel uitmaken van een grotere order van 130 toestellen van de NEO-familie. De laatste uit deze order worden in 2022 geleverd en easyJet heeft de aankooprechten voor nog eens 100 NEO-toestellen. De toestellen die momenteel gebouwd worden vervangen oudere A319 en A320 toestellen.

Sinds 2000 heeft easyJet de uitstoot per passagierskilometer met een derde weten terug te dringen naar 78 gram per passagierskilometer (in het fiscale jaar 2018), daarin zijn we leidend. We blijven onszelf telkens uitdagen en hebben het doel om dit in 2022 verder te verbeteren met 10% ten opzichte van 2016.

De prestaties van onze NEO's worden daarnaast verbeterd door zogenoemde winglets – een aanpassing van 2,4 meter aan het uiteinde van de vleugel die tot 4% aan brandstofbesparing kan opleveren. Dit is gelijk aan een jaarlijkse reductie van circa 900 ton aan CO₂ per vliegtuig. Lichtgewicht Recaro stoelen zijn in 2013 geïntroduceerd en hebben ieder toestel circa 600 kilo lichter gemaakt. Dat is 26% lichter, wat bijdraagt aan het verder besparen van brandstof.

Alle nieuwe toestellen die sinds 2014 aan easyJet worden geleverd zijn uitgerust met 'vortex generators' die storend geluid tegen gaan door de luchtstromen onder de vleugel te veranderen en daarmee gemiddeld 11 decibel aan geluid besparen.

Elektrisch vliegen

easyJet werkt daarnaast aan de toekomst van duurzaam vliegen. Wright Electric is samen met easyJet pionier op het gebied van elektrisch vliegen en heeft inmiddels een hybride tweezits toestel vliegen. Momenteel wordt gewerkt aan een elektrische motor voor een 9-zits toestel dat naar verwachting in de zomer van 2019 gaat vliegen. Volgend jaar wordt begonnen met werk aan een 50-zits toestel. Wright Electric heeft een patent aangevraagd voor een nieuw motorontwerp voor een groot toestel geschikt voor easyJet.

Onze A320neo's leveren al een geluidsreductie van 50% in vergelijking met de vorige generatie toestellen. Op dit moment schatten wij in dat elektrische toestellen 50% stiller zullen zijn dan de huidige stilste toestellen van vergelijkbare grootte.

Schiphol is goed gepositioneerd om van deze innovatie te profiteren door een toekomstige elektrische 'flyway' aan te bieden tussen Amsterdam en Londen (circa 400 kilometer). Dit valt binnen het maximale bereik van ons huidige elektrisch vliegen project.

Luchtvaartsector

De luchtvaartsector als geheel onderneemt initiatieven om duurzame luchtvaart mogelijk te maken. Luchthavens over heel Europa moedigen het gebruik van schonere toestellen en efficiënter gebruik van hun infrastructuur aan. Schiphol moet hierin ook zijn rol pakken en heeft zelfs een wettelijke verantwoordelijkheid – zoals vastgelegd in de Luchtvaartwet – dat ze het optimale gebruik van de luchthaven moet garanderen en daarbij de veiligheid, geur- en geluidsoverlast en lokale luchtkwaliteit in ogenschouw moet nemen.

Helaas is hierbij een kans gemist met de nieuwe luchthavengelden van Schiphol die recent voor de komende drie jaar zijn vastgelegd.

Geluidscategorieën

In principe verwelkomt easyJet de initiatieven om gedifferentieerde geluidscategorieën te introduceren die een prikkel zijn voor schonere en stillere vliegtuigen. We zijn echter wel van mening dat de maatregel van Schiphol voor zijn 2019-2021 havengelden, niet effectief is omdat deze prikkel slechts gefocust is op het kleinste deel van de havengelden (de tarieven voor het opstijgen en landen) dat luchtvaartmaatschappijen moeten betalen. Het grootste deel van de havengelden dat door luchtvaartmaatschappijen wordt betaald zijn de passagiersheffingen en die worden niet beïnvloedt door het type vliegtuig. Wij denken dat het belangrijker maken van het type vliegtuig zal leiden tot het prioriteren van duurzaamheid in plaats van het huidige tempo dat maatschappijen volgen met betrekking tot hun vlootvernieuwing.

Conclusies

In deze paper hebben we uiteengezet wat nu bereikt kan worden en wat in de toekomst verder nog mogelijk is om luchtvaart duurzaam te maken. Industrie en regering moeten samenwerken in een gezamenlijke inspanning om de milieuwinsten te behalen terwijl tegelijkertijd de economische voordelen van luchtvaart behouden blijven.