

Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

Voor alle economische sectoren is duurzaamheid van cruciaal belang. Dat geldt dus ook voor de luchtvaart, waar inmiddels kritischer wordt gekeken naar de negatieve effecten ervan (lawaai, luchtkwaliteit en klimaatverandering) op de gezondheid en de levenskwaliteit van Europese burgers en de wens bestaat om hier meer actie tegen te ondernemen.

De luchtvaartsector geldt als een sector waarin lastig nul CO₂-uitstoot kan worden bereikt, maar de afgelopen drie jaar is vooruitgang geboekt met belangrijke beleidsmaatregelen en wet- en regelgeving om de broodnodige doelstellingen te verwezenlijken, zoals de Europese Green Deal, de Europese klimaatwet, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, het actieplan om vervuiling tot nul terug te brengen, de ReFuelEU Luchtvaartverordening en een herzien emissiehandelssysteem (een regeling om luchtvaartemissies te compenseren door de emissies in andere sectoren te verminderen). Onder het betreffende inhoudelijke gedeelte vindt u meer informatie over dit beleid.

Bij het zoeken naar verbeteringen is het cruciaal om een duidelijk beeld te hebben van de milieuprestaties en de uitdagingen waar de sector voor staat. Daarom publiceert EASA om de drie jaar het Europees milieurapport over de luchtvaart, dat een objectief, duidelijk en nauwkeurig overzicht biedt van de historische en verwachte prestaties van de sector. Het bevat ook aanbevelingen aan verschillende soorten

belanghebbenden, zodat duurzaamheidsdoelen in concrete acties kunnen worden omgezet.

Het meest recente rapport kwam begin 2025 uit. U vindt het hier:https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_BROCHURE_NL_v3.pdf

Onderdelen en hoofdpunten van het rapport

Het Europees milieurapport over de Europese luchtvaart 2025 beslaat de volgende gebieden:

- Overzicht van de luchtvaartsector
- Milieueffecten van de luchtvaart
- Technologie en ontwerp
- Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer
- Luchthavens
- Duurzame luchtvaartbrandstof
- Marktgerichte maatregelen
- Internationale samenwerking
- Luchtvaartemissies

In 2022 waren vluchten vanuit de EU27 en de EVA-landen (IJsland, Liechtenstein, Zwitserland en Noorwegen) verantwoordelijk voor 12 % van de totale uitstoot van broeikasgassen door vervoer en 4 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU-27+EVA.

De klimaatimpact van de luchtvaart wordt veroorzaakt door zowel CO₂- als niet-CO₂ emissies. Die omvatten stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (roet), zwaveloxiden (SO_x) en waterdamp alsmede de hieruit voortvloeiende effecten van de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken en interacties tussen aerosolen en wolken.

C02-emissies van de luchtvaart

De luchtvaart was in 2023 verantwoordelijk voor ongeveer 2,5 % van de wereldwijde C02-emissies. De absolute emissies zijn aanzienlijk toegenomen. 47 % van de totale C02-emissies van de luchtvaart tussen 1940 en 2019 vond plaats sinds 2000.

Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer

Hoe vliegtuigen worden geëxploiteerd en hoe het luchtruim wordt gebruikt, heeft invloed op de emissies. Om de ambitieuze milieudoelstellingen te halen, moeten vliegtuigen efficiënter worden ingezet zodat er minder brandstof wordt verbruikt en de uitstoot daalt. In de afgelopen drie jaar hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan op dit gebied, met name de aanpassing in 2024 van het “Europese masterplan voor luchtverkeersbeveiliging”, dat tot doel heeft om van Europa het meest efficiënte en milieuvriendelijke luchtruim ter wereld te maken. Door de uitvoering van het masterplan zou de uitstoot van C02 per vlucht in 2025 met 9,3 % kunnen worden verlaagd.

Luchthavens

Naast broeikasgasemissies is lawaai van luchtvaartactiviteiten een milieueffect dat vooral relevant is op luchthavens en hun omgeving. In het Europees milieurapport over de luchtvaart 2025 vindt u ook gegevens over geluidsprestaties van luchtvaartuigen

Luchthavens spelen een rol bij het op verschillende manieren verminderen van emissies, onder meer door het optimaliseren van vliegroutes, elektrificatie van grondvoertuigen en infrastructuur, verduurzaming van grondactiviteiten, zoals taxiën op één motor, het verbeteren van het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF's) en het onderzoeken van alternatieve bronnen van koolstofarme energie, zoals waterstof

en elektriciteit.

Technologie

Het aantal nieuwe gecertificeerde grote transportvliegtuigen, zoals de commerciële vliegtuigen waarmee we reizen, en motortypen was de afgelopen jaren beperkt en leverde slechts marginale verbeteringen op milieugebied op. De invoering van nieuwe vliegtuigen met een betere brandstofefficiëntie die minder lawaai produceren, is een belangrijke mitigerende maatregel, maar het kost tijd om ze te ontwikkelen en in bedrijf te stellen in de wereldwijde vloot. Het gebruik van alternatieve energiebronnen, zoals elektriciteit en waterstof, is voor grotere vliegtuigen nog geen haalbare kaart.

De algemene luchtvaart (kleinere lichte vliegtuigen voor recreatief gebruik of privévervoer) wordt echter gezien als proeftuin voor het ontwikkelen, testen en industrialiseren van innovaties en kan de drijvende kracht zijn achter verbeteringen in de hele luchtvaartsector.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen

Dit is een van de gebieden waarop onlangs, sinds de goedkeuring van de ReFuelEU Luchtvaartverordening in 2023, een grote stap is gezet. Deze wetgeving bevat bindende streefcijfers voor het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen op Europese luchthavens, die geleidelijk toenemen van 2 % in 2025 tot 70 % in 2050.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben het potentieel om over de gehele levenscyclus gezien significant minder CO₂ of zelfs helemaal geen CO₂ uit te stoten in vergelijking met conventionele vliegtuigbrandstoffen, een besparing die voornamelijk tijdens het productieproces wordt bereikt. In 2024 hadden SAF's een aandeel van slechts 0,53 % in de wereldwijd gebruikte vliegtuigbrandstoffen. Om aan toekomstige

verplichtingen en doelstellingen te voldoen, is een aanzienlijke uitbreiding van de productiecapaciteit nodig. Een groot probleem met SAF's is de prijs: deze kunnen 3 tot 10 keer meer kosten dan conventionele brandstof. Naar verwachting zullen de prijzen echter dalen naarmate de productie toeneemt.

Marktgerichte maatregelen

Marktgerichte maatregelen zijn mechanismen om emissies te compenseren. [Meer informatie hierover vindt u in dit EASA Lichtpartikel over dit onderwerp](#). Voor de luchtvaart zijn de bekendste regelingen het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS) en Corsia van de ICAO. Een recente herziening van het EU-ETS in 2023 omvat een geleidelijke afschaffing van de toewijzing van gratis emissierechten aan luchtvaartmaatschappijen en een verlaging van het emissieplafond voor de luchtvaart vanaf 2024. Hierdoor zullen emissierechten duurder worden en worden emissiereducties binnen de luchtvaartsector gestimuleerd.

Internationale samenwerking

De luchtvaart is van nature internationaal en bijgevolg kan duurzaamheid van de sector alleen worden bereikt als iedereen meedoet. Er zijn verschillende milieubeschermingsprogramma's opgezet, met name door de EU en de ICAO, om samen met partnerlanden te werken aan gemeenschappelijke doelen. Europese entiteiten alleen al hebben sinds 2022 samengewerkt met 112 partnerlanden en hebben naar schatting 20 miljoen EUR uitgetrokken voor milieubeschermingsprojecten in de burgerluchtvaart.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/european-aviation-environmental-report-2025>

Ronald Schnitker