

# Naar nergens vliegen

Jan Mertens

*Ja, we kunnen aan onze kinderen zeggen dat er hoop is. Maar dan moeten we het toch eens hebben over vliegen. Er bestaat geen universeel recht op zoveel vliegen als je zelf wilt tegen een zo laag mogelijke prijs. Misschien zou er wel een recht op hoop mogen zijn...*

Onlangs had ik de eer om een gastcollege te mogen geven bij een groep fijne studenten. Ik had het over economische groei, en de ecologische en sociale problemen van dat concept. Het is in wezen een heel eenvoudige waarheid: op een begrensde planeet kun je niet onbegrensd groeien. We willen onszelf heel erg graag wijsmaken dat het kan. Het zou in een aantal opzichten ook wel handig zijn als het zou kunnen... Als je de taart steeds groter zou kunnen maken, zou je de armen rijker kunnen maken zonder de rijken armer te moeten maken. Wie armer is, wil graag de symbolen van wie rijker is. Naarmate in landen de middenklasse groeit, stijgt bijvoorbeeld het vleesverbruik.

Dat was het op zich goed verklaarbare idee van het biefstukkensocialisme. Ook de gewone man of vrouw moest in staat zijn om liefst voor weinig geld regelmatig een stuk vlees te eten. Toen mijn grootouders klein waren, was het heel normaal dat men niet elke dag vlees at. Toen ik kind was, was het bijna een ideaal geworden om elke dag vlees te kunnen eten. De manier waarop dat ideaal is nagestreefd heeft echter een schaduwkant. Zoveel mogelijk zo goedkoop mogelijk vlees produceren heeft gezorgd voor een enorme milieu-impact, gezondheidsproblemen, eindeloos veel dierenleed, boeren die tegen bijna onmogelijke voorwaarden moeten proberen een inkomen te verwerven, gebruik van miljoenen hectaren grond aan de andere kant van de wereld, ...

Het streven om een bepaald welvaartsniveau binnen ieders bereik te brengen was begrijpelijk en terecht, maar de weg die ervoor is gekozen zorgt voor immense ecologische problemen die vooral de meest kwetsbaren treffen. Hoewel het op korte

termijn anders lijkt, is het willen oplossen van de ongelijkheid door een politiek van massieve globale economische groei op langere termijn vooral ten nadele van de meest kwetsbaren. Vroeger noemden we onszelf de 'ontwikkelde landen'. Jarenlang hebben we een welbepaald welvaartsideaal voorgehouden als dé na te streven weg. Nu echter die landen die we vroeger 'onderontwikkeld' noemden ook mee op die weg willen, stellen ze vast dat de planeet als het ware al op is. Dat conflict tussen het 'recht op ontwikkeling' en het verondersteld 'verworven' recht op een welbepaalde levensstijl stelt zich keihard

in de klimaatonderhandelingen. Landen in het Zuiden staan voor pijnlijke dilemma's: ze willen hun bevolking uitzicht kunnen geven op meer welvaart, maar weten tegelijk ook dat de gemakkelijke fossiele weg<sup>1</sup> tot een klimaatramp zal leiden.

***Jarenlang hebben we een welbepaald welvaartsideaal voorgehouden als dé na te streven weg. Nu echter die landen die we vroeger 'onderontwikkeld' noemden ook mee op die weg willen, stellen ze vast dat de planeet als het ware al op is.***

Na de les kwam een van de studenten bezorgd naar me toe. Ze bleef maar doorvragen over wat de gevolgen van de klimaatverandering concreet zullen zijn voor haar generatie. Het zou gemakkelijk zijn op zo'n moment te sussen. Zeggen dat het allemaal nog wel mee zal vallen, dat 'ze' zeker nog wel een oplossing gaan vinden, dat het menselijk vernuft ongetwijfeld groot genoeg zal zijn om tijdig een en ander te keren. Ik kan dat niet. Onze jonge mensen verdienen de waarheid, én ze verdienen een perspectief op hoop. Ze verdienen het dat de mensen die nu aan de knoppen zitten doortastende maatregelen nemen waarvan de gevolgen nu al gedragen worden, en niet in de nabije toekomst.

En zo komen we bij een van die olifanten in de kamer: reizen per vliegtuig. In het *Klimaatakkoord* van Parijs zitten nog altijd geen bindende afspraken voor de luchtvaart. Ze gaan zichzelf wel reguleren. Dat wil in de praktijk zeggen dat ze zichzelf en ons willen wijsmaken dat de luchtvaart nog spectaculair kan groeien en dat we dat enkel met technologische maatregelen gaan oplossen.

Een Nederlandse onderzoeker<sup>2</sup> heeft dat alles onlangs eens allemaal op een rijtje gezet. Als we op alle andere terreinen goed ons best doen zal tegen 2080 de uitstoot van de luchtvaart al groter zijn dan wat de wereld in totaal mag uitstoten binnen de afspraken van het klimaatakkoord van Parijs. Tegen het einde van deze eeuw zullen we, binnen de huidige afspraken en verwachtingen, vijftien maal zoveel reizigerskilometers hebben. Om de doelstellingen van Parijs te halen zijn reducties van meer dan 95 procent nodig. De uitstoot van de luchtvaart zou echter nog vervijfvoudigen. Luchtvaartorganisaties gaan uit van een verdubbeling van het aantal passagiers tegen 2030, wat tegen 2100 neerkomt op maal twintig.

***Onze jonge mensen verdienen de waarheid,  
én ze verdienen een perspectief op hoop.***

---

De cijfers illustreren op zich al de immense absurditeit van het geloof dat we de wereld kunnen aanpassen aan onze verlangens, in plaats van omgekeerd. Ze geven meteen ook het sociale dilemma weer. Want vliegen staat natuurlijk symbool voor een bepaalde levensstijl, voor het binnen bereik komen van allerlei bijzondere dingen. Als je kritiek geeft op de goedkope vliegereizen, krijg je al snel als antwoord dat die opmerking associiaal is. 'Nu armere mensen eindelijk zelf ook het vliegtuig kunnen nemen, mag het niet meer.' Die opmerking is op zich begrijpelijk, maar daarom is het antwoord nog niet dat het goed is om door te gaan met die goedkope vluchten (of met goedkope biefstukken). Is de sociale kwestie dat de armen nog niet genoeg vliegen, of is de sociale kwestie dat de rijken te veel vliegen? Hoe langer je die vraag voor je uitschuift door te blijven inzetten op een naïef geloof in voortdurende economische groei, hoe minder ecologische ruimte er over zal blijven en hoe scherper het conflict zal worden tussen rijk en arm.

Die woorden rijk en arm zijn in zekere zin ook nog te gemakkelijk, want rijk zijn altijd 'de anderen', wij niet natuurlijk. Verander rijk door ecologisch gulzig en denk in mondiaal perspectief, en dan wordt het ingewikkelder. Vanuit de lucht gezien is er in zekere zin geen verschil tussen 'linkse' of 'rechtse' CO<sub>2</sub>. Maar hier op aarde maakt het wel verschil uit hoe we de beschikbare planetaire ruimte verdelen. En dus moet je jezelf onaangename vragen stellen. Heel wat mensen uit de middenklasse dragen duurzame waarden uit, zijn progressief, verplaatsen zich met de fiets, eten veggie, ... maar hebben in de feiten toch nog een grote voetafdruk, door hun vliegereizen. Veel mensen zijn

kosmopolitisch georiënteerd (wat heel goed is natuurlijk) en beschouwen zichzelf niet als toeristen, maar als 'reizigers'. Ze doen ervaringen op, ze leren andere culturen kennen. Allemaal prima op zich. Het kan best zijn dat die reizen ons echt gelukkig maken, ons echt tot een betere mens maken, ons verdraagzamer en nobeler maken, zelfs dat verandert uiteindelijk niets aan de vaststelling dat die voetafdruk te groot is. Ik wil vooral niemand met de vinger wijzen, en ik gun iedereen al die geweldige verrijkende ervaringen. Maar de planetaire waarheid heeft ook rechten, anders zadelen we onze kinderen en kleinkinderen met een nog groter probleem op.

De Nederlandse onderzoeker komt tot de conclusie dat een écht duurzame oplossing ook veronderstelt dat er grenzen komen aan de groei van het aantal vliegbewegingen, anders lukt het niet. Dat zou zich kunnen vertalen in een internationale limiet op het aantal slots op luchthavens. Je zou ook moeten nadenken over een soort individueel CO<sub>2</sub>-recht, om zo de resterende klimaatruimte eerlijker te verdelen. Wie niet vliegt, zou dat kunnen verkopen aan anderen. Het dilemma is evenwel duidelijk. Het is in wezen

onrechtvaardig dat wie nu arm is, niet meer zal kunnen wat anderen, gulzigen, wel hebben kunnen doen. Maar we zijn ondertussen zo ver over de planetaire grenzen gegaan dat daaraan niet meer te ontsnappen valt. We kunnen alleen eerlijk verdelen wat er nog is, binnen de grenzen. Dat is dus praten over genoeg, in plaats van steeds meer.

***Je zou ook moeten nadenken over een soort individueel CO<sub>2</sub>-recht, om zo de resterende klimaatruimte eerlijker te verdelen. Wie niet vliegt, zou dat kunnen verkopen aan anderen.***

Iets kan pas een recht zijn als het uitbreidbaar is naar iedereen. Zoveel vliegen als je zelf wilt, tegen een zo laag mogelijke prijs, kan geen universeel recht

zijn. Een rechtvaardige welvaart binnen planetaire grenzen, volhoudbaar ook voor de volgende generaties, dat kan wel een recht zijn. Het is niet eenvoudig om dat op een eerlijke manier uit te leggen aan de jongeren die nu studeren. (Dat blijkt ook uit de antwoorden van de onderzoekers van het Stockholm Resilience Centre in een speciaal filmpje<sup>3</sup>.) Maar deel kunnen zijn van de oplossing, en dat in tijden met naast uitdagingen ook immense mogelijkheden, dat is toch beter dan je ogen te sluiten. Ik heb niet zoveel met een vals optimisme, maar die jonge studente verdient het dat we alles doen wat mogelijk is om haar recht op hoop te garanderen.

Deze column verscheen bij MO\* op 11 december 2017 (<https://www.mo.be/column/naar-nergens-vliegen>).

## Naschrift

De publicatie van deze column heeft — enigszins tot mijn verbazing — een immense stroom aan reacties losgemaakt. Er kwamen verschillende artikels in kranten en op nieuwssites. Er was een interview op de radio. De column werd erg veel gedeeld via sociale media en werd blijkbaar veel gelezen in Vlaanderen en Nederland. In eindejaars-overzichten in kranten werd verwezen naar het thema en naar een ‘kantelend’ debat.

Blijkbaar heeft het stukje op het juiste moment dé gevoelige snaar geraakt. Wat Nederland betreft, op dat moment was er een groot politiek debat bezig over de toekomst van Schiphol. Dat is misschien een deel van de verklaring. Maar er is ook meer.

Ik heb mogen merken dat het de ‘olifant in de kamer’ is die voor de emotionele reacties zorgde. Iets als: groene jongen zegt nu zelf dat duurzame mensen niet altijd even consequent zijn. Dat was blijkbaar voor velen ‘breaking news’. Het was waarschijnlijk voor velen een vervelende prik aan een weifelend geweten.

Op zich, dacht ik toch, is het gekend wat de ecologische impact van vliegereizen is. Dat de reële voetafdruk van mensen die duurzame waarden aanhangen soms behoorlijk hoog is, dat zouden we ook moeten weten. Dat je het daarover hebt, is blijkbaar erg moeilijk voor sommigen. Dat viel me toch wel op in de reacties. Het trof me bijzonder dat zoveel mensen het stukje ‘moedig’ vonden. Vooral heel wat mensen uit groene organisaties waren blijkbaar heel blij dat er ‘eindelijk’ iets over gezegd werd.

Die reacties illustreren het dilemma waar het eigenlijk over gaat in het stukje. Het kan best zijn dat vliegen kan zorgen voor dingen die ons echt ‘rijker’ maken, die ons tot betere mensen maken. Dat verandert niet zoveel aan de vaststelling dat de druk op de planeet te groot is en dat we dus keuzes moeten maken. Als we nu met zijn allen minder gaan vliegen, kunnen onze kinderen ook nog vliegen en dus in de genoemde veronderstelling deel hebben aan een rijk leven. Sommige reacties stelden dat je niet mag ‘moraliseren’. Persoonlijk denk ik daar anders over. Als onze schrik om te moraliseren ertoe leidt dat we geen morele vragen meer stellen, is dat een stap achteruit. Die domeinen die het hardst wegen op de planeet zijn symbolen van onze westerse consumptiegerichte levensstijl. De voetafdruk verkleinen wil dan ook zeggen dat we moeten praten over dingen die we liefst als ‘privé’ zouden beschouwen, maar dat door de feiten niet meer zomaar zijn.

***Als we nu met zijn allen minder gaan vliegen, kunnen onze kinderen ook nog vliegen en dus in de genoemde veronderstelling deel hebben aan een rijk leven.***

Ik ben blij dat dit kleine stukje een rol heeft gespeeld in een discussie over een moeilijke, maar cruciale kwestie. De eenvoudige (maar daardoor te bedreigende) vaststelling dat je niet onbeperkt kunt groeien op een begrensde planeet komt in alle scherpte en emotionele kracht naar boven in het debat over het vliegen. Ik kreeg overigens ook enkele mooie reacties van piloten. Ze vertelden me onder meer hoe moeilijk het soms is om te moeten werken in een systeem dat steeds meer dol begint te draaien door een groei-obsessie.

En terwijl ik dit schrijf, wordt in het journaal verslag uitgebracht over boze burgers die naar een infosessie zijn geweest waarop is gepraat over de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem. Het zal een moeilijke oefening zijn voor ons om te leren dat we sommige discussies niet kunnen oplossen door ze te 'compartimenteren' in veilige brokken. Alleen maar praten over vermindering van de geluidshinder rond een luchthaven zonder de vraag te stellen of het wel een goed idee is dat het aantal vluchten nog zo spectaculair zal stijgen en of het eigenlijk wel aanvaardbaar is dat vliegen zo goedkoop is, dat kan niet meer. En het is mijn hoop dat ook (maar niet alleen natuurlijk) groene mensen woorden en moed zoeken om dat debat aan te gaan.

*Jan Mertens*

## Eindnoten

1. Zie: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2017/dec/05/west-climate-crisis-asia-developing-nations>
2. Informatie over het doctoraat van Paul Peeters, waarover het hier gaat, is te vinden op <https://www.tudelft.nl/2017/tu-delft/toerisme-en-luchtvaart-maken-parijse-doelen-onhaalbaar/>. De tekst van de studie zelf is te vinden op <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A615ac06e-d389-4c6c-810e-7a4ab5818e8d>
3. Zie: <http://www.stockholmresilience.org/research/research-videos/2016-05-22-reflections-on-taking-action-in-the-anthropocene.html>