

Het kortste interview. Wouter Dewulf - 'Tijdens corona ontdekte de happy few de privéjet'







Een onderzoek van Greenpeace wijst op een sterke stijging van het aantal privéjetvluchten het afgelopen jaar. Vooral tijdens de vakanties is er een toename. Luchtvaarteconoom Wouter Dewulf, verbonden aan de Universiteit van Antwerpen, geeft uitleg.

Wat is er precies aan de hand?

"Het lijkt erop dat het aantal Europese privéjetvluchten aan een opmars bezig is. Dat toont Greenpeace aan, maar ook de laatste cijfers van Eurocontrol laten zien dat het aantal vluchten met een jet, in vergelijking met 2019, 20 procent hoger ligt. Belangrijk is ook dat de private jet het vervuillendste transportmiddel is, tenminste als je de uitstoot per persoon bekijkt."

Zijn privéjetvluchten toegankelijker dan in het verleden?

"Dat denk ik eerlijk gezegd niet. Het is wel zo dat private jets geregeld ingezet worden voor vakantievluchten. De happy few vliegen er door het jaar heen mee naar zakelijke bestemmingen en tijdens de vakantie naar bijvoorbeeld Ibiza of Málaga."

Dat blijkt uit de cijfers. Op Europese vakantiebestemmingen steeg het aantal privéjetaankomsten met 250 procent in juli in vergelijking met januari afgelopen jaar, wat toont dat de vluchten meer voor vrijetijds- en vakantieoelinden dienen. Is dat al lang zo?

"De vergelijking van januari ten opzichte van juli is niet helemaal correct, want in januari heb je natuurlijk amper vakantievluchten. Je zou de vergelijking van juli met het jaar ervoor moeten maken, maar daar zul je waarschijnlijk ook wel een sterke stijging zien.

"En natuurlijk is het gebruik van privéjets niet nieuw, dat is van alle tijden. Al vind ik het weliswaar moeilijk om een waardeoordeel over die vluchten te vellen, want mensen die met een firmawagen of een dikke SUV rondrijden vervuilen evengoed zwaar.

"Er is wel een groot probleem als je de uitstoot per passagier van een private vlucht vergelijkt met die van een traditionele vlucht: per passagier ligt de uitstoot bij private vluchten veel hoger. Maar als je het op wereldniveau bekijkt, is die uitstoot niet zo mega, vandaar dat ik het een beetje symboolpolitiek vind van Greenpeace. Zo'n 3 procent van de wereldwijde CO2 wordt door de luchtvaartsector uitgestoten. Van die 3 procent komt 1 procent, niet 1 procentpunt, van de private jets. Dus dan komt ongeveer 0,03 procent van de wereldwijde CO2-uitstoot van private jets.

"Belangrijk is wel om te vermelden dat vanaf 2026 de luchtvaartsector niet meer vrijgesteld is van de afkoop van hun CO2-uitstoot. Heel het intra-Europese luchtverkeer is vanaf dan verplicht om de volledige CO2-uitstoot te compenseren, terwijl die compensatie nu maar 50 procent bedraagt. Dat geldt ook voor de private jets, al maken een paar honderd euro voor mensen die met zulke jets vliegen natuurlijk geen verschil. Passagiers van bijvoorbeeld Ryanair moeten dan ook de volledige taks betalen, maar die wordt wel verdeeld over alle passagiers van de vlucht. Zo compenseren de gebruikers van private jets dan hun vluchten, want ze betalen in verhouding een pak meer. Dat is het grote verschil."

Is de toename een Europese trend of is het privéjetverkeer wereldwijd aan een opmars bezig?

"Wereldwijd zien we dezelfde evolutie. Tijdens de coronacrisis hebben de happy few het gemak van private jets ontdekt en die hebben toen een enorme boom beleefd. Dat gebruik is daarna niet afgenomen."

Denkt u dat deze trend nog zal toenemen in de toekomst?

"Er komt natuurlijk een verzadigingspunt, dus ik vermoed dat die stijging wel zal afzwakken. Al is het wel zo dat regionale luchthavens de private jets nodig hebben voor hun inkomsten. Daarom heb ik er onlangs voor geijverd dat de regionale luchthavens hun prijzen voor de private jets significant verhogen. Dat hebben ze al een beetje gedaan, maar daar zit nog veel rek op." (STS)