

Snel van Antwerpen naar Nice? Steeds meer mensen nemen een privévlucht



Luchtvaart

Vanaf de luchthaven in Deurne stijgen steeds meer privéjets op, zowel voor korte afstanden als voor trips naar het zuiden van Frankrijk. Valt dat soort vluchten nog te verantwoorden? 'Privéjets stoten per passagier tien keer meer CO 2 uit dan lijnvliegtuigen.'

'In 2022 zijn in Antwerp Airport een kwart meer privévliegtuigen geland en opgestegen dan in 2019', zegt An Wouters, die lid is van de actiegroep Vliegerplein. 'In augustus vorig jaar ging het zelfs om 63 procent meer dan in dezelfde maand in 2019. Het aandeel privéjets tegenover lijnvluchten steeg van 60 naar 76 procent.'

Samen met de Europese ngo Transport & Environment analyseerde Vliegerplein de duizenden vluchten van en naar de Antwerpse luchthaven tussen 2019 en 2022. De privéjets leggen vaak korte afstanden af: 43 procent van de vluchten was korter dan 500 kilometer. Ze worden lang niet alleen voor zakenvluchten gebruikt, stelde Wouters vast. 'Je ziet een seizoenseffect. Privévluchten naar het zuiden van Frankrijk groeiden het sterkst tijdens de zomer.'

De populairste bestemmingen voor privéjets waren vorig jaar het Franse Cannes (870 km), opvallend genoeg gevolgd door Kortrijk-Wevelgem (97 km), Nice (862) en daarna Brussel (32 km).

'Dat er veel privéjets naar Wevelgem vliegen, komt door zogeheten positioneringsvluchten', zegt Tom Rutsaert van luchthavenuitbater Egis. 'Net zoals een taxi moet ook een vliegtuig af en toe worden verplaatst om een volgende klant op te pikken.'

Niet alleen in Antwerpen neemt het aantal privévluchten overigens toe. Greenpeace kwam eerder dit jaar al met cijfers. In België vonden er vorig jaar 10.618 plaats, dat zijn er 52 procent meer dan een jaar eerder. Die vluchten stoten 41.000 ton CO 2 uit.

Verbod op komst

Privévluchten hebben een buitenproportioneel hoge CO 2-impact, becijferde Wouters. 'Een lijnvlucht naar Ibiza met zo'n 100 passagiers stoot gemiddeld 10 ton CO 2 uit. Een privéjet naar dezelfde bestemming gemiddeld 4 ton. Maar er passen wel veel minder passagiers in. Over alle geanalyseerde vluchten heen, stoot een passagier in een privéjet per gevlogen kilometer tien keer meer CO 2 uit dan in een lijnvlucht.'

Valt dat soort vluchten nog te verantwoorden? 'Er wordt zeker naar duurzaamheid gekeken. De grondafhandeling is elektrisch, nieuwe toestellen worden energiezuiniger, het hoofdkantoor van (*chartermaatschappij, red.*) Flyinggroup is volledig CO 2-neutraal. De toekomst zit in verduurzamen, al heeft het zijn tijd nodig', aldus Rutsaert nog.

Volgens de studie nam het aantal binnenlandse privévluchten tussen 2019 en 2022 met 111 procent toe, tot 655 vluchten. Ze zijn goed zichtbaar op trackingsites zoals ADS-B Exchange. Antwerpen-Oostende? Een vlucht van nauwelijks een kwartiertje.

Het lijkt een binnenkopper voor federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo). Die werkt al maanden aan een verbod op vluchten tussen Belgische luchthavens. 'Er lopen constructieve gesprekken met de sector en de regio's', klinkt het bij zijn woordvoester. 'Vlaanderen vraagt zelf om zo'n verbod ook te laten gelden tot 25 km buiten de landsgrenzen, dus inclusief Eindhoven, Maastricht, Luxemburg en Rijsel. Zo zouden we vermijden dat de vluchten bijvoorbeeld van Oostende naar Rijsel verhuizen.'

Een park als airco

'Het is een interessante studie', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen/AMS). 'Of de brondata zo nauwkeurig zijn, weet ik niet, maar privéjets zitten zeker na corona in de lift.' Niet alleen over het hoge aantal privévliegtuigen is er discussie, ook over de subsidies die de luchthaven krijgt. 'Zonder steun kan de luchthaven van Deurne niet voortbestaan', zegt Dewulf.

Antwerpen kreeg sinds 2014 al voor meer dan 160 miljoen euro aan subsidies voor de luchtverkeersleiding, politie en brandweer, de ondertunneling van de startbaan, en ook exploitatiesubsidies voor de uitbater.

'Het is eigenlijk erg cynisch', aldus Wouters. 'Hier in Antwerpen wordt het openbaar vervoer kapot bespaard, maar de regionale luchthaven blijft wel enorm veel subsidies krijgen. Kapitaalkrachtige mensen kunnen daardoor een privéjet nemen alsof het een bus of taxi is.'

De actiegroep Vliegerplein wil dat de luchthaven wordt gesloten, en dat het terrein zijn nabestemming krijgt als park, zoals het al in de gewestplannen van de jaren 70 beschreven stond. 'Los van de overdreven subsidiëring is de luchthaven ook schadelijk voor de gezondheid van tienduizenden omwonenden', zegt Wouters. 'Antwerpen is een hitte-eiland, dat voelden we de voorbije zomers al. Een park zou als een airco werken en verkoeling bieden.'

Christoph Meeussen