

# ZÓ ZIT DAT | Waarom gaat u (misschien) hogere taken betalen op uw korte vliegtreis? - Luchtvaarteconoom Wouter Dewulf: 'Het draagvlak voor CO<sub>2</sub>-uitstotende vliegtuigen is weg'



**Vliegtreizen van minder dan 500 kilometer liggen onder vuur. De kans bestaat dat de taken hierop fors verhoogd worden. Maar hoe vervuilend is het luchtverkeer? We vragen het aan luchtvaarteconoom Wouter Dewulf van Universiteit Antwerpen. 'Voor 10 euro heen en terug naar Barcelona, die tijden zijn voorbij.'**

Beter met de trein?

Een Boeing 737-800, die wordt ingezet voor kortere vluchten, verbruikt 3.000 liter kerosine per uur en belast het milieu veel zwaarder dan dezelfde reis per trein. Hoe korter de afstand, hoe groter het verschil: een vliegtuig verslindt immers de meeste brandstof bij het opstijgen. 'Al mag je geen appels met peren vergelijken', zegt Wouter Dewulf. 'Als je in je eentje met de auto naar Zuid-Frankrijk rijdt, kan dat slechter zijn voor het milieu. Ga je echter met het hele gezin, dan is vliegen slechter.'

Is vliegen echt zo slecht voor het milieu?

In ons land is het vliegverkeer verantwoordelijk voor 5% van de uitstoot van broeikasgassen. Da's amper de helft van het aandeel van de veestapel. 'Wereldwijd zijn vliegtuigen goed voor 3% van de broeikasgasuitstoot', becijfert professor Dewulf. 'Het probleem is echter dat dit aandeel niet daalt, in tegenstelling tot andere sectoren. Terwijl het autoverkeer groener wordt en ook minder fossiele brandstoffen worden verbruikt voor de verwarming van onze huizen, boeken steeds meer mensen een vliegtreis.'

Zien we niet Toch een kentering?

Behalve bij de gemiddelde toerist tekent zich al even een mentaliteitsverandering af. Kazou, de jeugddienst van de CM, schrapt al alle vliegtreizen uit haar aanbod. Ook in de bedrijfswereld wordt er veel minder gevlogen, onder andere om milieuredenen. Belgische politici, van Groen vooral, willen een hogere vliegtaks voor trips van minder dan 500 kilometer.

'Nu is die taks met hooguit 10 euro per ticket aan de lage kant, zeker vergeleken met onze buurlanden', aldus Dewulf.

### Is vliegen duurder maken de oplossing?

'De tijd is voorbij dat je voor 10 euro heen en terug vloog naar Barcelona', stelt Wouter Dewulf vast. 'Het draagvlak daarvoor is weg in de samenleving. Luchtvaartmaatschappijen zullen onder andere door Europese regels geen andere keuze hebben dan hun tickets duurder te maken. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegreizen binnen Europa moet vanaf 2026 volledig worden aangekocht door de vliegtuigmaatschappijen, en die zullen dat doorrekenen aan hun klanten. Dat kan 20 tot 50 euro per ticket schelen.'

### Welke inspanningen doet de sector zelf?

'Er wordt volop ingezet op zuiniger toestellen', zegt Dewulf. 'Iedere nieuwe generatie gebruikt zowat een kwart minder brandstof dan de vorige. De zuinigste toestellen zitten momenteel op 3 liter per 100 kilometer per passagier, wat vergelijkbaar is met een zuinige personenwagen. Maar: een toestel blijft gemiddeld 25 jaar in dienst, het duurt dus een hele tijd voordat een vloot helemaal vernieuwd is.'

### Conclusie

Vliegen is geen zegen voor het milieu. Vooral korte reizen kunnen beter met de trein of zelfs de auto worden afgelegd. Ook al wordt er ingezet op zuiniger toestellen, de kans is groot dat vliegtickets duurder worden. n

**TEKST: GUY VAN GESTEL**