

# Passagiersvliegtuig van Virgin Atlantic zonder kerosine de oceaan over



**Virgin Atlantic stuurde dinsdag voor het eerst een passagiersvliegtuig de Atlantische Oceaan over met 100 procent duurzame brandstof in de tank.**

Maar de weg naar echt koolstofvrij vliegen is nog lang. 'Sustainable Aviation Fuel is geen fossiele brandstof zoals diesel, maar moet wel nog altijd door het verbrandingsproces in de vliegtuigmotor.'

Dinsdagochtend ging in Londen het eerste vliegtuig met 100 procent groene brandstof de lucht in om de Atlantische Oceaan over te steken. Het ging om een Boeing 787 Dreamliner van Virgin Atlantic die koers zette naar New York. Onder meer Virgin-oprichter Richard Branson en de Britse minister van Transport Mark Harper vlogen mee, maar er waren geen betalende passagiers aan boord.

Advertentie

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Gulfstream Aerospace stak eerder in november al de oceaan over op 100 procent groene brandstof, maar deed dat met een zakenjet. De primeur met een groot passagiersvliegtuig is voor Virgin. De Britse regering steunt het project met tot 1 miljoen pond.

Het vliegtuig vloog volledig op Sustainable Aviation Fuel (SAF), een duurzaam alternatief voor traditionele kerosine. Ze bestaat vaak uit restvetten die niet bruikbaar zijn in de voedingsketen. Volgens Virgin Atlantic stoot SAF in zijn levenscyclus 70 procent minder broeikasgassen uit dan de standaardkerosine, maar transporteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen) trek dat in twijfel.

Advertentie

'SAF is geen fossiele brandstof zoals diesel, maar moet wel nog altijd door het verbrandingsproces in de motor van het vliegtuig. Daarbij komt CO2 vrij', zegt hij. 'Over de hele levenscyclus, van oliebron tot tank, zal SAF wel een lagere uitstoot hebben, maar dat zal het verschil niet maken op klimaatvlak.'

Toch meent Dewulf dat we het kind niet met het badwater mogen weggooien. 'SAF is vandaag de beste tussenoplossing om de luchtvaart te verduurzamen. Die verbranding is tegelijk het grootste voordeel: ze maakt dat we die brandstof probleemloos kunnen gebruiken in de bestaande vliegtuigen. Voor de technologieën van de toekomst moeten toestellen volledig worden hertekend. Voor waterstof heb je een enorme opslagcapaciteit nodig, elektrische batterijen voor vliegtuigen bestaan zelfs nog niet.'

## Prijverschil

Echt koolstofvrij vliegen is volgens Dewulf niets voor de komende tien tot vijftien jaar. Tot dan speelt SAF dus zeker een rol. Maar de uitdaging blijft groot, want door de beperkte beschikbaarheid is SAF drie tot vier keer zo duur als kerosine.

Dat maakt het voor luchtvaartmaatschappijen geen rendabel alternatief. Bij Brussels Airlines, dat begin dit jaar 2.000 vaten kerosine met een blend van 38 procent SAF kocht, lopen enkele proefprojecten. Op 1 januari vertrok het eerste passagiersvliegtuig van de maatschappij met een deel SAF in de tank op de luchthaven in Zaventem.

Met wetgeving probeert Europa de sector verder te pushen. Sinds april zijn alle vliegtuigen die vanop een luchthaven in de Europese Unie vertrekken verplicht een minimumaandeel SAF in de tank te hebben. Door die verhouding stelselmatig op te krikken - vanaf 2025 gaat het om 2 procent, tegen 2030 stijgt het naar 6 procent - hoopt de EU de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Europese luchtvaartmaatschappijen tegen 2050 met ruwweg twee derde te verminderen.

'Dat zijn stevige ambities als je weet dat SAF vandaag ongeveer 0,1 procent van alle vliegtuigbrandstof wereldwijd uitmaakt', zegt Dewulf. 'Maar op dit moment is SAF het enige realistische alternatief. De belangrijkste parameter die zal moeten opschuiven, is de beschikbaarheid van die restvetten. Dat zal de prijs drukken. Maar je kan niet extra voeding consumeren om biobrandstof te krijgen. Daarover zullen nog enkele ethische discussies moeten worden gevoerd.'

## Delen

[Marie Van Oost](#)