

Nog (te) weinig alternatieven voor korte vluchten



De Standaard* - 27 Okt. 2021
Pagina 24

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Zowel Brussels Airlines als Brussels Airport wil korte vluchten doen verdwijnen als er alternatieven met de trein komen. Maar die zijn er nog lang niet, en de klimaatwinst zal beperkt blijven.

Korte vluchten, zoals tussen Brussel en Frankfurt, mogen 'absoluut' verdwijnen, zei Peter Gerber, de ceo van Brussels Airlines, maandagavond in 'De Grote Shift', het klimaatdebat van De Standaard. 'Op voorwaarde dat er een goed alternatief beschikbaar is.' Dat zou een prima zaak zijn voor het klimaat, want door de band genomen is de trein (vaak veel) groener dan het vliegtuig. Maar het schoentje knelt vooralsnog bij het treinaanbod.

Voor slechts 20 procent van de dertig populairste kortereafstandsvluchten (door Europa gedefinieerd als vluchten van minder dan 1.500 kilometer) die vanuit ons land vertrekken, kan de bestemming ook in minder dan zes uur tijd per trein worden bereikt. Dat blijkt uit een nieuw rapport van het Italiaanse onderzoeksbureau OBC Transeuropa, in opdracht van de milieuorganisatie Greenpeace. Als we de situatie voor alle luchthavens in de EU bekijken, dan kan ongeveer een derde (34 procent) van de 150 populairste vluchten over korte afstand vervangen worden door een treinrit van minder dan zes uur, en zijn er maar 21 routes (14 procent) die door een hogesnelheidstrein (hst) in minder dan vier uur tijd bediend kan worden.

Nochtans is vier uur reistijd zowat de 'magische grens' waarop reizigers bereid zijn om de trein boven het vliegtuig te verkiezen, toonde eerder onderzoek van de Amsterdamse universiteit VU.

Ooneerlijke concurrentie tussen vliegtuig en trein

Vanuit Zaventem zijn populaire kortereafstandsbestedingen - zoals Frankfurt (voor corona 578.559 reizigers per jaar), Parijs (196.534) en Amsterdam (281.812) - nu al relatief snel bereikbaar met de trein, maar alleen naar Amsterdam hoeft je niet over te stappen in Brussel. Bovendien is er in onze nationale luchthaven geen aansluiting met de hst (zie inzet).

Voor treinen is het nog steeds moeilijk concurreren met vliegtuigen. 'Ze hebben - meer dan vliegtuigen - grote volumes aan reizigers nodig, terwijl er van en naar de hub-luchthavens ook een hoge frequentie nodig is', zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Dat is niet altijd makkelijk te verzoenen.' Maar ook de 'oneerlijke concurrentie' tussen vliegtuigen en treinen speelt een rol, zegt Joeri Thijs van Greenpeace. Zo wordt op vliegtickets geen btw geheven, terwijl dat op treintickets vaak wel het geval is. Ook wordt kerosine, in tegenstelling tot stroom, nog niet belast. 'Dat moet veranderen', klinkt het. 'Bovendien moet er in Europa niet alleen dringend meer worden geïnvesteerd in het spoor, maar ook beter worden samengewerkt om internationale treinreizen vlotter te maken.' De Europese Commissie heeft 2021 tot het 'Jaar van het spoor' gedoopt (DS 2 januari), maar 'dit rapport toont dat er nog veel werk aan de winkel is als Europa zijn ambities wil waarmaken', aldus Thijs.

Federaal minister van Transport Georges Gilkinet (Ecolo) wil alvast 'alle mogelijke steun' geven aan internationale treinen en nachttreinen, en van Brussel een 'echte hub voor internationale treinen maken'. Maar investeringen in spoorinfrastructuur, vooral voor hogesnelheidstreinen, zijn ook bijzonder duur en worden 'steeds duurder', besloot de Europese Rekenkamer in 2018 na een doorlichting. De gemiddelde kostprijs bedraagt 25 miljoen euro per kilometer, en die moet afgezet worden tegen de potentiële klimaatwinst. Want hoewel korte vluchten goed zijn voor zowat drie kwart van alle Europese vluchten, veroorzaken ze 'maar' een kwart van de CO₂-emissies, blijkt uit data van de Europese luchtverkeersleider Eurocontrol (zie grafiek). De uitstoot van vluchten onder de 500 kilometer - die de Belgische regering wil ontmoedigen met een belasting - is zelfs beperkt tot 4,3 procent van de totale luchtvaartemissies.

Véél meer kilometers

Toch is het terecht dat overheden vluchten onder de 500 kilometer ontmoedigen of afschaffen, zegt de Nederlandse luchtvaartexpert Joris Melkert (TU Delft). 'Zeker als er een alternatief met de trein is, zijn ze waanzin. Maar grote hoeveelheden CO₂ zul je er niet mee besparen.' De grootste bron van CO₂-uitstoot in de Europese luchtvaart zijn met voorsprong de langeafstandsvluchten (boven de 4.000 kilometer), waarvoor geen alternatieven zijn. Hoewel ze maar goed zijn voor 6,2 procent van het aantal vluchten, nemen ze ruim de helft van de uitstoot voor zich. Dat komt omdat ze véél meer kilometers afleggen.

Als we de klimaatimpact van de sector echt willen beteugelen, moet ook daar worden ingegrepen, zei William Todts, de directeur van de Europese milieukoepel Transport & Environment, maandag op het klimaatdebat. 'Korte vluchten afschaffen is zoals niet met de auto naar de bakker gaan. Het is sympathiek, maar zal maar een beperkte impact hebben.'

Korneel Delbeke

Copyright © 2021 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden