

Op Zaventem zijn vier vluchten op de tien korter dan 1.000 km



De Standaard* - 08 Mar. 2019
Pagina 23

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

Veertig procent van de vliegtuigen die in Zaventem vertrekken, vliegt minder dan duizend kilometer. Als die reizigers de trein op moeten, verliezen ook de langeafstandsvluchten passagiers.

Van onze redacteur Dries De Smet

BrusselWie vandaag op de luchthaven van Zaventem het vliegtuig neemt, heeft veertig procent kans om naar een bestemming te gaan die met de auto minder dan duizend kilometer rijden is. Van de 279 geplande vluchten vandaag ligt voor 112 de bestemming op minder dan duizend kilometer, leert een snelle berekening. Voor 23 vluchten is dat zelfs minder dan 500 kilometer. De kortste vluchten gaan naar Amsterdam, Frankfurt, Parijs en Londen.

Groen wil dat vliegvluchten onder de duizend kilometer ontmoedigd worden. De oppositiepartij wil dat de trein voor die afstand altijd de goedkoopste en comfortabelste optie is. Ze lanceerde daarvoor een petitie die inmiddels al meer dan 42.000 keer ondertekend is.

Meer dan de helft van de vluchten op Zaventem - 155 om precies te zijn - is van Brussels Airlines of van gelieerde maatschappijen zoals Lufthansa, Swiss en Austrian Airlines. Voor bijna de helft van de vluchten is de afstand minder dan duizend kilometer.

Die korte vluchten zijn nodig, stelt Brussels Airlines. Iets voor zeven 's ochtends vertrekt een vliegtuig van Brussels Airlines naar Parijs, tegen iets voor tien is het al terug. 'Niemand neemt het vliegtuig om alleen van Parijs naar Brussel te gaan. Dat zijn allemaal passagiers die van hieruit doorvliegen', zegt woordvoerder Kim Daenen.

'Het economisch belang is groot', stelt Eddy Van de Voorde, professor Transporteconomie aan de Universiteit Antwerpen. 'Als die feedervluchten niet meer kunnen, dan zullen die passagiers voor langeafstandsvluchten richting Afrika voortaan met Air France vliegen.'

Brussels Airlines heeft in het verleden geprobeerd om passagiers uit Parijs eerst met de hogesnelheidstrein naar Brussel te brengen (DS 6 maart), maar een succes bleek dat niet. 'Die passagiers moesten met de hogesnelheidstrein naar Brussel-Zuid en vervolgens overstappen op de trein naar de luchthaven. Dat was niet houdbaar', zegt Daenen.

'Dat lukt alleen maar als je één product aanbiedt, waarbij je de valies kan afgeven bij het vertrek met de trein', zegt Van de Voorde. 'Maar dan nog: een feedervlucht kan je tien minuten laten wachten om een aansluiting te verzekeren. Voor een hogesnelheidstrein is dat veel moeilijker, omdat die zijn slot moet halen om door de Noord-Zuid-verbinding te gaan.'

Uitstootrechten

Van de Voorde pleit er wel voor om de uitstoot mee te nemen in de prijs. 'Maar weet dan wel dat alle vervoer duurder zal worden, en dat er nog meer gele hesjes op straat zullen komen.'

Dat gebeurt vandaag al ten dele. Sinds 2012 hebben ook luchtvaartmaatschappijen verhandelbare uitstootrechten nodig binnen het Europese emissiehandelsstelsel (EU-ETS). Maar onder sterke internationale druk geldt dat alleen voor vluchten binnen Europa.

De internationale luchtvaartorganisatie ICAO werkte een eigen systeem met uitstootrechten uit. Dat systeem gaat in 2021 in, maar wordt pas verplicht in 2026. Het geldt ook niet voor binnenlandse vluchten.

Dries De Smet

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden