

# Uw vliegtrip is groener dan uw koelkast

Noelsspeak

*Geert Noels*

In Noelsspeak spreekt econoom en Econopolis-stichter Geert Noels zich maandelijks onomwonden uit. Vandaag: mag je nog vliegen nu het klimaatdebat zo hevig woedt?

Anuna De Wever vliegt, en dus mag ze zich volgens sommigen niet meer uitspreken over het klimaat. Maar dat mag ze wel. Anuna zal in de toekomst trouwens nog vliegen, net als 8 miljard andere passagiers in 2035. Het verbindende effect voor de wereld is nodig en zal niet meer verdwijnen. Het vliegtuig haalt het zelfs van de tgv qua milieu-impact. En vliegen wordt groener, veiliger en duurzamer, al zal het uiteraard nooit 100 procent ecologisch zijn.

Op zoek naar voorbeelden van excessieve vervuilers worden de stalen vogels snel met de vinger gewezen in het klimaatdebat. Dat is deels terecht. De luchtvaart telt meer dan 4 miljard passagiers per jaar en is verantwoordelijk voor 2 procent van de jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot door menselijke activiteiten. Dat is 12 procent van de uitstoot door transport. Maar terwijl luchttransport slechts 0,5 procent van het volume draagt, tekent het wel voor 35 procent van de vervoerde waarde. 80 procent van de trips gaan over een afstand van meer dan 1.500km, waarvoor bijna geen alternatief over land bestaat. Als luchtvaart een land zou zijn, was het het twintigste land ter wereld in termen van bruto binnenlands product (bbp), en ongeveer iets groter dan België.

Wat dan met de lagekostenmaatschappijen? Heel wat mensen vinden het wraakroepend dat je voor een prikje naar elke plaats ter wereld kan vliegen. Welnu, lagekostenmaatschappijen zijn geen vzw's, en doen dat rendabeler dan andere luchtvaartmaatschappijen. Ze gebruiken de nieuwste toestellen, laden die zo vol mogelijk, vliegen zo kort en zo zuinig mogelijk, en vermijden alles wat onnodig brandstof kan verbruiken.

Een vlucht voor een citytrip kost soms minder dan de taxirit van de luchthaven naar het stadscentrum. Klopt, maar je medepassagier betaalt soms een veelvoud van jou, omdat hij bagage bij heeft of te laat heeft geboekt. De Ryanairs zijn goed georganiseerd. Mochten de taxibedrijven zo efficiënt worden gerund, het waren Ubers. Om een ticket Brussel-Barcelona klimaatneutraal te maken zou de prijs 6 tot 15 euro hoger moeten liggen. Als je het 200 euro duurder maakt, heeft het niets meer met CO<sub>2</sub> te maken, maar met andere redenen die u zelf mag invullen.

Een passagiersvliegtuig is gemiddeld meer dan twintig jaar oud. Het concept van de 747 dateert van eind jaren zestig. De populaire Boeing 737 vloog voor het eerst in 1967, het fantastische jaar waarin ik werd geboren. De huidige toestellen zijn 80 procent efficiënter dan de jets van de jaren zestig, dankzij betere motoren, elektronica, composieten, een ander vleugeldesign, enzovoort.

## **The Double Bubble**

Er wordt vaak gezegd dat de tgv massaal moet worden uitgerold om het klimaat te redden. Maar uit de meeste berekeningen komt de trein in het beste geval iets beter dan het vliegtuig, maar vaak zelfs niet. Treinen verbruiken veel energie, die ook moet worden opgewekt. En de aanleg van spoorwegen met ijzer en beton is niet bepaald milieuvriendelijk. Dat is de aanleg van luchthavens ook niet, maar die impact is al bij al beperkter. Onlangs kopte de Nederlandse krant NRC: 'De tgv verstookt echt niet minder dan een Boeing.' Het klonk als vloeken in de klimaatkerk.

Het probleem is niet de efficiëntie van het vliegtuig of de tgv, het probleem is dat de mens behoefte heeft zich over lange afstanden te verplaatsen. En dat zal niet veranderen. De behoefte zal op een horizon van twintig jaar zelfs verdubbelen. Landen of steden die de luchtverbinding willen afsluiten, zullen degraderen tot ontwikkelingseconomieën.

De technologie staat ook niet stil. Het Massachusetts Institute of Technology (MIT) en de Amerikaanse ruimtevaartorganisatie NASA hebben het vliegtuig van de toekomst ontworpen. De Aurora D8, bijgenaamd The Double Bubble, zal 50 procent minder geluid en 70 procent minder vervuiling produceren dan de conventionele toestellen. En dat is pas een begin. Ook de grote vliegtuigbouwers werken aan nieuwe designs en nieuwe brandstoffen - op basis van algen, maar ook op elektriciteit en waterstof.

Een studie van 200 onderzoekers gebundeld in het boek 'Drawdown' maakt een ranking van honderd oplossingen die de meeste impact kunnen hebben op het klimaat. 'Drawdown' is het moment dat CO2 afneemt, en dus het kantelpunt voor broeikasgassen. Vliegtuigen die minder uitstoten, staan op de 43ste plaats, tussen de installatie van warmtepompen (42) en ledverlichting (44).

De grootste impact hebben het behoud en het herstel van het regenwoud (5), een ander en meer plantenrijk dieet (4), minder voedselafval (3) en meer windmolens (2). Op één staat het zuiniger maken van airco's en koelkasten, waarover in het klimaatdebat nog niet is gerept. Hun impact op het milieu is nochtans 16 keer groter dan die van vliegtuigen en bijna 50 procent hoger dan die van het regenwoud.

Diezelfde koelkast leidde eerder al tot een gat in de ozonlaag. Maar dankzij het Montreal Protocol van 1987 verdween dat probleem. De koelkast was de voorbije vijftig jaar dus een van de grootste boosdoeners van het klimaat.

Nu u dat allemaal weet, mag u uw klimaatwoede wat verleggen van het vliegtuig naar de koelkast.

\* Geert Noels, econoom en oprichter van Econopolis