

VZW WILOO

Kruidentstraat 19
8400 Oostende
tel.: 059-511119
wiloo.be



11 augustus 2010

WILOO persbabbel

“Korte vluchten, we zetten een boomp(je) op”

Wegens hun grote milieuschade, CO2-uitstoot en energieverspilling zijn korte vluchten in Wallonië verboden. In Vlaanderen (Oostende) vliegt men er figuurlijk (en soms letterlijk) de pannen mee van het dak.

Hoe schadelijk zijn trajecten zoals Oostende - Brussel? Wie zijn de hoofdverantwoordelijken en wat is de trend?

WILOO maakte een tussenstand van de lokale situatie en doet voorstellen.

Samengevat kan worden gesteld dat ter compensatie "elk jaar" een snelgroeiend wilgenbos ter grote van de hele luchthaven moet aangeplant worden.

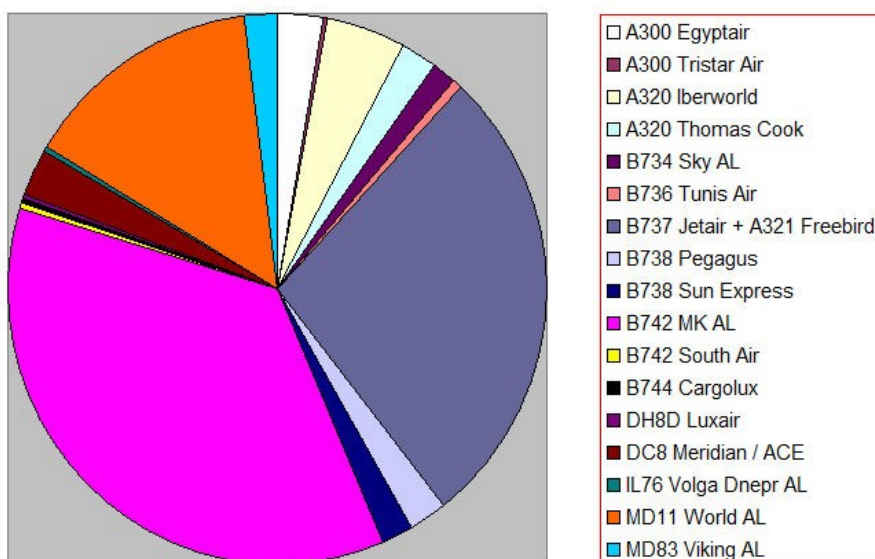
Cijfers

We hebben het over kortereafstandsvluchten of korte vluchten, meestal gedefinieerd als vluchten op **minder dan 800 km**. Korte vluchten zijn zeer schadelijk voor het milieu en bijna iedereen is het er over eens dat ze verboden moeten worden en vervangen door middel van wegvervoer of nog beter, binnenvaart, spoorweg... HST.

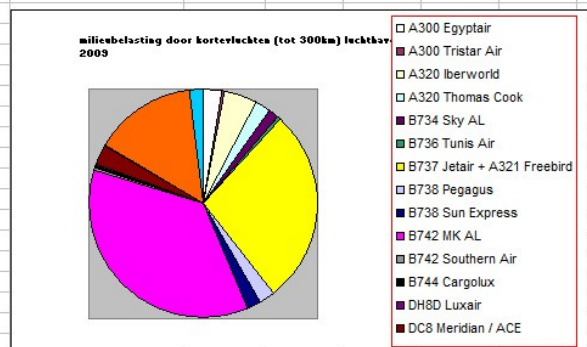
In 2009 waren er op de luchthaven van Oostende **zo'n 700 bewegingen** met grote vliegtuigen over (zeer) korte afstand. WILLOO heeft voor de telling hiervan de lat extra laag gelegd en zich beperkt tot afstanden van **maximaal ~300 km**. Zo niet dan waren er lokaal nog veel meer kortereafstandsvluchten te noteren. We hielden ook enkel rekening met de grote vracht- en passagierstoestellen.

De gevolgen voor het milieu zijn verassend. De totale nood aan brandstof voor de 698 bewegingen bedroeg maar liefst **1605 ton kerosine** of iets meer dan **2 miljoen liter**, alles samen goed voor een energie-equivalent van **70.340 gigajoule** of het elektriciteitsverbruik van alle inwoners van de stad Gistel gedurende één jaar. De totale CO₂-uitstoot in 2009 bedroeg ongeveer 5056 ton, **ter compensatie hiervan zou jaarlijks een snelgroeiend wilgenbos ter grote van het totale luchthavenoppervlak (~330 ha) moeten aangelegd worden.**

Verantwoordelijkheid milieubelasting 2009 (CO₂-uitstoot)
door kortereafstandsvluchten (tot 300km) luchthaven Oostende-
Brugge

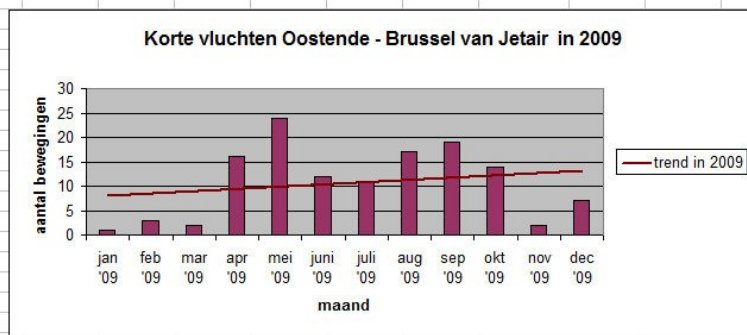


	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	Korte vluchten Luchthaven Oostende 2009													
2														
3			Brussel	Amsterdam	Luton	Keulen		1kg kerosine = 1,25 liter						
4			Manston	Maastricht		Luxemburg		1 liter = 35,06 MJ 0,03506 GJ						
5			Charleroi	Standsted		Brize Norton		1 NM = 1,8 km						
6				Luik		Lyneham		1 kg = 2,205 LB						
7						Parijs		1kg kerosine = 3,15 kg CO2						
8								1 GJ = 1000 MJ	11,65 GJ = gemiddeld jaarelectriciteitsverbruik van één gezin					
9			~120km	~200 km	~250 km	~300km		CO2-compensatiebos = 15ha bosgroei tijdens één jaar per tonCO2						
10								Bronnen:						
11	kg kerosine	A300	2117	2666				Kerosinecalculator: http://www.eurocontrol.int/environment/public/standard_page/small_emitters.html						
12	kg kerosine	A320	1365	1614				CO2-compensatie: http://edepot.wur.nl/113998						
13	kg kerosine	A321	1437	1727				Energie: http://hypertextbook.com/facts/2003/EvelynGofman.shtml						
14	kg kerosine	B734		1425										
15	kg kerosine	B736	1241	1491										
16	kg kerosine	B737	1101	1331		1623								
17	kg kerosine	B738	1244	1495										
18	kg kerosine	B742	2697	3857		5334								
19	kg kerosine	B744				4587								
20	kg kerosine	DH8D				785								
21	kg kerosine	DC8	703			1753								
22	kg kerosine	IL76			1691	2032								
23	kg kerosine	MD11	7252											
24	kg kerosine	MD83		1555										
25														
26														
27														
28	aantal bewegingen	A321 Freebird	11	60				Ton kerosine	m3 kerosine	Ton CO2	Energie GJ	Aantal gezinnen		
29	aantal bewegingen	A300 Egyptair	22				A300 Egyptair	47	58	147	2041	175		
30	aantal bewegingen	A300 Tristar Air		1			A300 Tristar Air	3	3	8	117	10		
31	aantal bewegingen	A320 Iberworld		46			A320 Iberworld	74	93	234	3254	279		
32	aantal bewegingen	A320 Thomas Cook	2	21			A320 Thomas Cook	37	46	115	1605	138		
33	aantal bewegingen	B734 Sky AL		16			B734 Sky AL	23	29	72	999	86		
34	aantal bewegingen	B736 Tunis Air	4	3			B736 Tunis Air	9	12	30	414	36		
35	aantal bewegingen	B737 Jetair	129	134		1	B737 Jetair + A321 Freebird	441	552	1391	19346	1661		
36	aantal bewegingen	B738 Pegagus		23			B738 Pegagus	34	43	108	1507	129		
37	aantal bewegingen	B738 Sun Express	5	18			B738 Sun Express	33	41	104	1452	125		
38	aantal bewegingen	B742 MK AL	13	3		100	B742 MK AL	580	725	1827	25420	2182		
39	aantal bewegingen	B742 South Air		1			B742 Southern Air	4	5	12	169	15		
40	aantal bewegingen	B744 Cargolux				1	B744 Cargolux	5	6	14	201	17		
41	aantal bewegingen	DH8D Luxair				2	DH8D Luxair	2	2	5	69	6		
42	aantal bewegingen	DC8 Meridian / ACE	2			25	DC8 Meridian / ACE	45	57	142	1982	170		
43	aantal bewegingen	IL76 Volga Dnepr AL			1	1	IL76 Volga Dnepr AL	4	5	12	163	14		
44	aantal bewegingen	MD11 World AL	32				MD11 World AL	232	290	731	10170	873		
45	aantal bewegingen	MD83 VikingAL		21			MD83 Viking AL	33	41	103	1431	123		
46														
47														
48	totaal bewegingen per best.		220	347	1	130	alle maatschappijen samen	1605	2006	5056	70340	6038		
49	groot totaal bewegingen tot ~300 km		698											
50														
51														
52														
53														
54	toaal kg kerosine	A300	46574	2666	0	0								
55	toaal kg kerosine	A320	2730	108138	0	0								
56	toaal kg kerosine	A321	15807	103620	0	0								
57	toaal kg kerosine	B734	0	22800	0	0								
58	toaal kg kerosine	B736	4964	4473	0	0								
59	toaal kg kerosine	B737	142029	178354	0	1623								
60	toaal kg kerosine	B738	6220	61295	0	0								
61	toaal kg kerosine	B742	35061	15428	0	533400								
62	toaal kg kerosine	B744	0	0	0	4587								
63	toaal kg kerosine	DH8D	0	0	0	1570								
64	toaal kg kerosine	DC8	1406	0	0	43825								
65	toaal kg kerosine	IL76	0	0	1691	2032								
66	toaal kg kerosine	MD11	232064	0	0	0								
67	toaal kg kerosine	MD83	0	32655	0	0								
68														
69														
70														
71	kg kerosine per best.		486855	529429	1691	587037								
72														
73	tot. kg kerosine		1605012											
74	tot. liter kerosine		2006265											
75	Energie in MJ		70339651											
76	tot. CO2 ton		5056											
77	Gezinnen		6038											
78	ha compensatiebos		337											
79														
80														

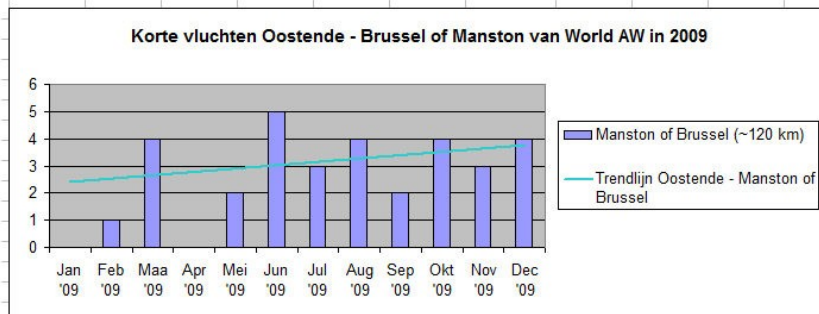


Wie waren de actiefste kortafstandvliegers

Het grootste aandeel in deze problematiek hadden **Jetairfly** (TUI Air Belgium NV) (passagiers) en MK Airlines Ltd (vracht). Deze laatste maatschappij is echter zo goed als failliet zodat we met het oog op de toekomst tweede in de rij **World AW** nader hebben bekeken.



	per beweging	totalen	
bewegingen Oostende - Brussel		128	
CO2 in kg	3925	502400	CO2 = 502 ton CO2
brandstofverbruik in liter	1528	195584	Liter
energie in MJ	54623	6991744	MJ = electriciteitsverbruik van zo'n 600 gezinnen gedurende één jaar



	per beweging	totalen	
bew. Oostende - Man/Bru		32	
CO2 in kg	22844	731008	CO2 = 731 ton CO2
brandstofverbruik in liter	9068	290176	Liter
energie in MJ	317921	10173472	MJ = electriciteitsverbruik van zo'n 800 gezinnen gedurende één jaar

Vergelijking vliegtuig andere vervoersmodi

Wanneer we ter illustratie de milieukost van de korte vluchten vergelijken met deze van andere vervoersmodi bijv. bussen, dan merken we meteen het enorme verschil. Een passagiersvliegtuig op de afstand Oostende - Brussel vervangen door **twee bussen** (zelfde max. passagiersaantal) levert **een winst aan energie en CO2-uitstoot van ~1130 procent!** Het brandstofverbruik per passagier op deze afstand is bij het vliegtuig **13 keer groter**. Moderne vliegtuigen bieden geen soelaas.

Oostende-Brussel	B738 (*)	2 x bus	Δ Vliegtuig/bus
Passagiers	164 (**)	164	0
Afstand	122 km	127 km	0
Brandstof	1558 liter	127 liter	1127 %
Energie	54,6 GJ	4,4 GJ	1129 %
Lpas100km	7,8 liter	0,6 liter	1200 %
CO2 uitstoot	3925 kg	352 kg	1015 %

(*) Een ietwat oudere versie bijv. de B733 verbruikt amper 2 liter meer op deze afstand.

(**) Er dient ook opgemerkt te worden dat in 2009 zowat 40 % van alle bewegingen (632 van 1573) op de Oostendse luchthaven in 2009 met passagierstoestellen >6 ton "[ferry flights](#)" waren ([bron](#): Vlaamse overheid), bijgevolg ook leeg op korte afstand!

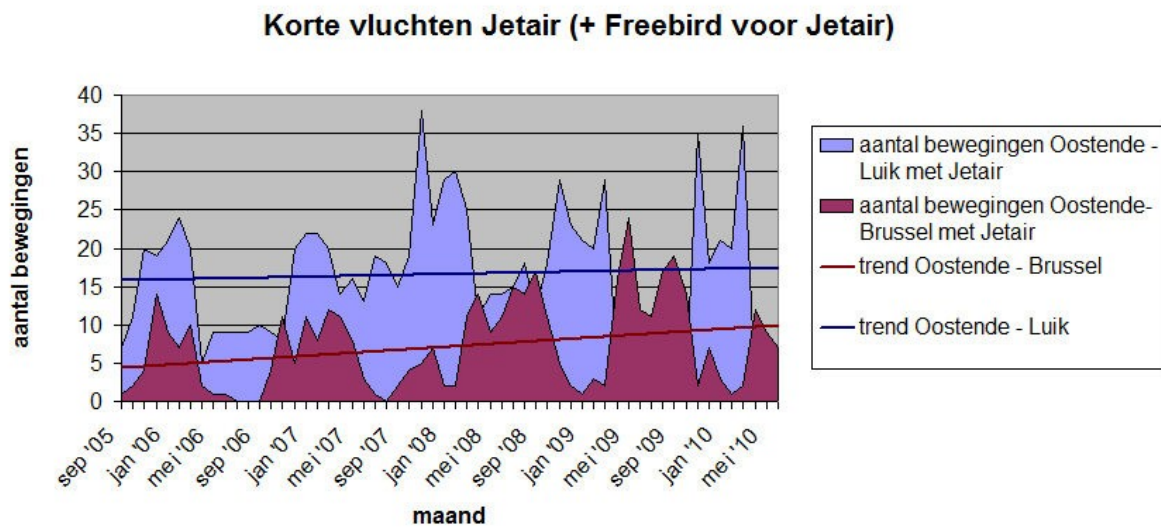
Oostende-Brussel	MD11F (*)	5 x vrachtbak	Δ Vliegtuig/truck
Vracht in ton	90 ton (**)	90 ton	0
Afstand	122 km	127 km	0
Brandstof	9.068 liter	190 liter	4372 %
Energie	319,9 GJ	6.7 GJ	4691 %
Lton100km	83 liter	1,7 liter	4782 %
CO2 uitstoot	22.850 kg	600 kg	3608 %

(*) De MD11F is bijzonder energie-inefficiënt, een B742F verbruikt hier 'slechts' 2700 liter.

(**) Er dient ook opgemerkt te worden dat in 2009 zowat 13,3 % van alle bewegingen (250 van 1883) op de Oostendse luchthaven in 2009 met vrachttoestellen >6 ton "[ferry flights](#)" waren ([bron](#): Vlaamse overheid), bijgevolg ook leeg op korte afstand!

Trends

Het aantal **korteafstandsvluchten** neemt toe. Dat merkt men niet enkel in de specifieke tabellen met betrekking tot World AW en Jetairfly in 2009 op Brussel, maar ook wanneer men de evolutie van de korte vluchten van Jetairfly op Brussel (en Luik) bekijkt **over een langere periode van 5 jaar** dan is er eveneens **een stijgende trend**.



Politiek, beleid

De politiek in Vlaanderen heeft de aanpak van de kortereafstandsvluchten stiefmoederlijk behandeld. In 2007 stuitte een voorstel van de Federaal Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt (SP.a) op zwaar verzet van alle partijen behalve GROEN! Zijn voorstel stierf [een stille dood](#). Waarschijnlijk werd Renaat Landuyt ook teruggefloten door partijgenoot en lokaal Oostends potentiaat **Johan Vande Lanotte**. Die is met zijn AGHO een medekandidaat luchthavenuitbater en groot voorstander van alles wat maar enigszins vliegt op Oostende.

De Oostendese luchthaven maakt deel uit van [ACI](#) en heeft een CO2-charter [onderschreven](#). Dat blijkt uit een parlementaire [vraag](#). In het bestek van de lopende privatiseringsprocedure wordt echter **niet onderhandeld** over CO2-reductie of -neutraliteit bij de uitbating, laat staan over korte vluchten. Milieuzorg en duurzaam ondernemen is voor de Vlaamse regering blijkbaar nog steeds vooral **veel lippendienst!**



Today's resolution by ACI EUROPE (Airports Council International - Europe) and all of its members builds on the recent summit declaration of ATAG (Air Transport Action Group) last April, which committed all aviation stakeholders (airports, airlines, aircraft manufacturers and engine manufacturers) to working towards carbon neutral growth. Furthermore, last November, a resolution calling for a series of environmental commitments for the world's airports was also announced at the annual assembly of ACI WORLD.

HILDE CREVITS

VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

ANTWOORD

op vraag nr. 852 van 17 juli 2008

van JEF TAVERNIER

1. De luchthaven Oostende is lid van [ACI Europe](#). Voor zover bekend is de luchthaven [Kortrijk-Wevelgem](#) niet aangesloten. De CO2-reductiedoelstelling werd op 19 juni 2008 in Parijs goedgekeurd door de algemene vergadering van [ACI Europe](#). Deze reductie is een collectief en vrijwillig engagement van de [ACI-leden](#).
2. Dit schema zal binnen het plan door [ACI Europe](#) worden opgesteld. Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kan ik in dit verband geen verbintenissen aangaan. De luchthaven Oostende zal aan dit schema deelnemen voor zover het relevant zal zijn voor haar specifieke activiteiten.

Samenvattend

In 2009 **zo'n 700 bewegingen** met grote vliegtuigen over (zeer) korte afstanden van **maximaal ~300 km**. De gevolgen voor het milieu zijn niet van de minste.

- De totale nood aan brandstof voor de 698 bewegingen bedroeg maar liefst **1605 ton kerosine** of iets meer dan **2 miljoen liter**, alles samen goed voor een energie-equivalent van **70.340 gigajoule** of het elektriciteitsverbruik van alle inwoners van de stad Gistel gedurende één jaar.
- De totale CO₂-uitstoot in 2009 bedroeg ongeveer 5056 ton, **ter compensatie hiervan zou jaarlijks een snelgroeiend wilgenbos ter grote van het totale luchthavenoppervlak (~330 ha) moeten aangelegd worden.**

Voorstellen

WILOO wil dat de korteafstandsvluchten worden aangepakt, ofwel met:

- een verbod, net als in Wallonië,
- een ontradende kerosinetaks op binnenlandse vluchten, (zoals in Nederland),
- compensatie via het aanplanten van compensatiebossen of andere maatregelen zoals de aanleg van een zonnecentrale of kleine windmolens op de luchthaven terreinen.

Liefst wordt dit laatste zo snel mogelijk opgenomen in de lopende onderhandelingen met de twee kandidaat-uitbaters van de Oostendse LEM (Luchthaven Exploitatie Maatschappij)