

# CO<sub>2</sub>-uitstoot vliegverkeer neemt sneller toe dan verwacht

Van alle sectoren is de luchtvaart die met de snelst groeiende CO<sub>2</sub>-uitstoot. Uit een gezaghebbend rapport blijkt nu dat die stijging veel belangrijker is dan we tot nog toe dachten.

DOOR KRIS HENDRICKX

**BRUSSEL • De totale hoeveelheid CO<sub>2</sub> zou tegen 2025 van 670 miljoen ton tot 1,5 miljard ton stijgen, een derde meer dan wat in 2004 werd voorspeld. De groei in de luchtvaart dreigt zo klimaatinspanningen in andere branches teniet te doen, vrezen milieuorganisaties.**

De luchtvaartsector wordt steeds vaker onder vuur genomen voor zijn aandeel in de opwarming van het klimaat. De reden daarvoor is niet het grote aandeel in de globale CO<sub>2</sub>-emissies - dat wordt op dit moment op circa 2 procent geraamd - maar wel de exponentiële groei van de sector. Terwijl andere sectoren hun CO<sub>2</sub>-uitstoot met succes doen dalen, vervolgt het luchtvaartaandeel al jaren zijn steile klim.

## 1,48 miljard ton in 2025

Uit een niet-gepubliceerd rapport blijkt nu dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart veel sneller stijgt dan tot nog toe werd aangenomen. Als de burgerluchtvaart vandaag 670 miljoen ton CO<sub>2</sub> uitstoot, zal dat aandeel in het huidige groeitempo in 2025 al

aangegroeid zijn tot 1,48 miljard ton. Dat blijkt uit 'Trends in Global Noise and Emissions From Commercial Aviation for 2000 through 2025'. Het document is niet van de hand van een milieuorganisatie, maar van gezaghebbende instellingen als het US department of Transport, luchtverkeersorgaan Eurocontrol, de Universiteit van Manchester en defensiespecialist QinetiQ. Een schatting van 2004 door coauteur Qinetiq voor de Europese Commissie had het nog over een stijging tot 1,15 miljard in 2025, een derde minder dus. Andere bronnen voorspelden dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot onder de 1 miljard zou kunnen blijven.

Het rapport van de vier organisaties werd vorig jaar voorgesteld op het USA/Europe Air Traffic Management Seminar in Barcelona. Er werd verder geen ruchtbaarheid aan gegeven, tot een Britse ngo er de hand op kon leggen. "De groei van de luchtvaartemissies zal op deze manier de inspanningen van andere sectoren tenietdoen", vreest Jeff Gazzard van de Aviation Environment Federation, de bewuste ngo. "Tot nu gingen we er ook steevast van uit dat de luchtvaart op het minimale groei-scenario van het IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change, KRH*) zat. Dit rap-



FOTO YANN BERTRAND

■ Door zijn exponentiële groei wordt de luchtvaartsector steeds vaker onder vuur genomen voor zijn aandeel in de opwarming van het klimaat.

port leert ons dat we dat traject moeten verlaten."

## Lawaaihinder en schadelijke stoffen

Jean-Pascal Van Ypersele, Belgisch lid van het IPCC en UCL-professor, ziet vooral een boom in de lowcostsector als oorzaak van een sterkere groei. "Toch hadden we in 1999 blijkbaar niet zo slecht gegokt. Toen achtten we een CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen de 1,1 en 2,5 miljard in 2025 plausibel. Deze voorspelling zit daar ergens tussen. Al moet je natuurlijk ook meerekenen dat de luchtvaart na 11 september 2001 een flinke dip heeft gekend."

Het rapport heeft ook aandacht voor lawaaihinder en schadelijke stoffen door vliegtuigverkeer. Zo zou het aantal mensen dat meer dan 55 decibels door vliegtuigen moet verduren tegen 2025 gevoelig stijgen. Wereldwijd bedroeg hun aantal in 2005 17 miljoen, in 2025 zullen ze met 30 miljoen zijn. In West-Europa is de trend nog meer uitgesproken: de 1,3 miljoen geluidsslachtoffers van 2005 zullen er in 2025 4 miljoen zijn, voorspellen de experts.

Overigens is er ook steeds meer klassieke luchtvervuiling door vliegtuigen. Het rapport voorziet een stijging van 2,5 miljoen ton stikstofoxide in 2000 tot ruim 6 miljoen in 2025.