

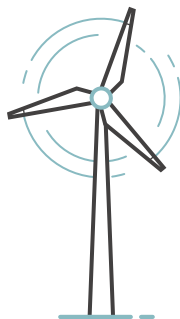
# GROEN VLIEGEN

Duurzame kerosine bestaat, maar een duurzame vlucht is nog ver weg.



## GEEN VLIEG-SCHAAMTE

Klimaatvriendelijker vliegen is hard nodig, want minder vliegen blijft vooral een mooi voornemen. Tijdens de coronacrisis gaf 80 procent aan minder te gaan vliegen (bron: onderzoek ABN Amro), dit vooral om de schone lucht die toen was ontstaan te behouden. Hoe anders is het dit voorjaar. Chaos op Schiphol. Met zo'n 170 duizend passagiers op één dag zit Schiphol weer richting pre-corona-aantallen. Daarnaast hebben vliegtuigbouwers Airbus en Boeing volle orderportefeuilles voor nieuw te bouwen vliegtuigen. Op elektriciteit of waterstof? Nee, op ouderwetse kerosine. Is er geen duurzame oplossing?



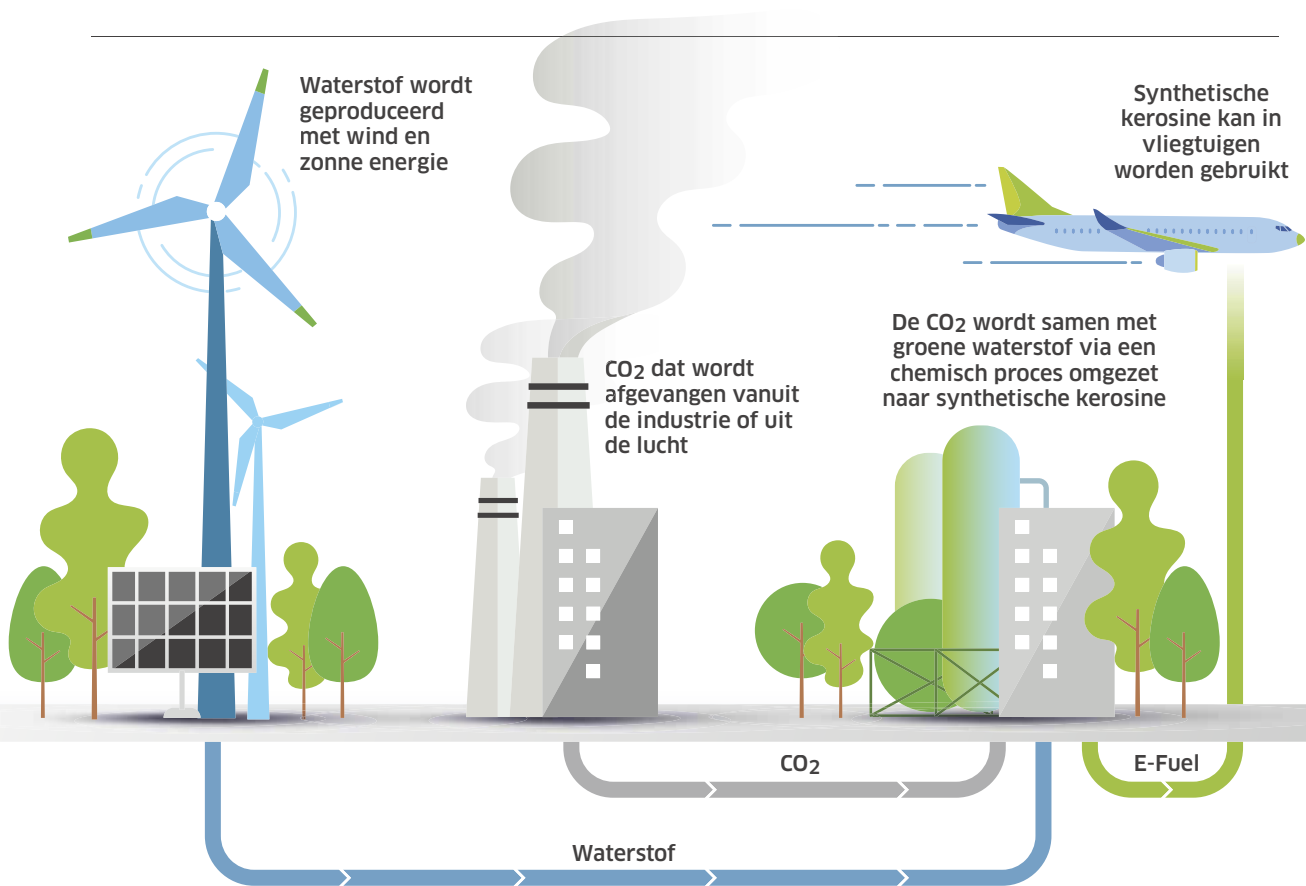
## CO<sub>2</sub>-CIRKEL

Er wordt momenteel veel verwacht van sustainable aviation fuel (SAF). 'SAF is kerosine die niet van aardolie is gemaakt, maar van natuurlijke energiebronnen', zegt Paul Peeters, lector duurzaam vervoer en toerisme aan de Breda University of Applied Sciences. 'Deze synthetische kerosine is milieuvriendelijker, omdat het wordt gemaakt van groene waterstof en uit de lucht gehaalde CO<sub>2</sub>. Zo sluit je de CO<sub>2</sub>-cirkel en heb je geen olie meer nodig.' Als deze kerosine in de motoren verbrandt, komt de CO<sub>2</sub> vrij die eerder gebruikt is bij de productie van de brandstof.



## BIJMENGEN

Doordat SAF probleemloos mengt met fossiele kerosine, ziet het kabinet in een bijmengverplichting een geschikt middel om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart terug te dringen. Concreet: in 2030 moet in Nederland getankte kerosine voor 14% zijn bijgemengd met duurzame brandstoffen en in 2050 voor 100 procent. Paul Peeters: 'Deze plannen zijn ambitieus, maar haalbaar. Belangrijkste voorwaarde is dat we de luchtvaart niet alsmaar laten doorgroeien en het aantal vluchten afhankelijk maken van de milieudoelstellingen.'



## DUUR

SAF is het begin van een duurzame oplossing. Een groot obstakel echter zijn de beschikbaarheid en de prijs van SAF. Door schaarste op de markt en hoge productiekosten is SAF vier tot negen keer zo duur als gewone kerosine. Reden waarom het huidige gebruik van SAF minder dan één procent bedraagt. Paul Peeters: 'Er is nu geen vliegtuigmaatschappij die kan concurreren als het grote hoeveelheden SAF tankt. Door de bijmengverplichting neemt het gebruik van SAF logischerwijs toe en zijn duurder tickets onvermijdelijk.'

## VAKANTIE-GANGER

Of schoon vliegen snel dichtbij komt, hangt ook van de vakantieganger af. 'Wij helpen ze bij hun keuze door de weg te wijzen naar duurzame reizen', zegt Mike Pinckaers, ANWB-belangenbehartiger op het gebied van toerisme. 'Bij elke georganiseerde ANWB-reis is CO<sub>2</sub>-compensatie automatisch inbegrepen en we blijven ons reisaanbod verduurzamen met bestemmingen dichtbij, fietsen en wandelvakanties in Europa en arrangementen met de trein of elektrische auto. Toch liever vliegen? Prima, maar kies dan sowieso voor een rechtstreekse vlucht.'

## Hoeveel verbruikt een vliegtuig?

### Amsterdam - New York

Een Boeing 787-9 met maximaal 294 passagiers aan boord, heeft 49.600 liter kerosine nodig om van Amsterdam naar New York te vliegen. Dat is 168 liter per passagier.

### Amsterdam - Rome

Een Embraer E190 met maximaal 100 passagiers aan boord, heeft 4480 liter kerosine nodig om van Amsterdam naar Rome te vliegen. Dat is 44 liter per passagier.