

# Airmiles zijn geen statussymbool

**De Standaard, 26 juni 2018, p. 37**

De UGent verkiest de trein boven het vliegtuig voor korte reizen. Kobe Boussauw, Tom Storme en Freke Caset hopen dat andere universiteiten haar voorbeeld volgen.

Het vliegtuig nemen of niet, dat was de voorbije dagen in deze krant de vraag (*DS 25 juni*). Het is een individueel ethisch dilemma, maar er is ook een politiek-maatschappelijke kant aan. Zo lanceerden zowel de Universiteit Gent als het Vlaams Parlement een nieuw beleid rond dienstverplaatsingen. Aan de UGent worden reizen die minder dan zes uur duren voortaan niet meer per vliegtuig afgelegd. De maatregel plaatst het klimaat voorop, vóór individueel comfort en kostprijs. Voor langere vliegreizen wordt een CO<sub>2</sub>-compensatiefonds gespijsd. Andere kennisinstellingen en overheden overwegen soortgelijke maatregelen.

Terecht, want de ecologische voetafdruk van het luchtverkeer wordt ernstig onderschat, en is zo structureel dat individuele actie het verschil niet zal maken. Het is bij het publiek nauwelijks bekend dat een retourtje New York zowat dezelfde impact op de opwarming van de aarde heeft als een jaar lang met de auto naar het werk rijden. Intercontinentale vluchten, vaak veel verder dan New York, zijn het meest problematisch, vanwege de enorme afstanden die worden overbrugd.

## De hypermobiele elite

Bovendien stijgt de uitstoot van de luchtvaartsector duizelingwekkend snel, met jaarlijkse groeicijfers in de grootteorde van 7 procent, een tempo waarmee nogal wat klimaatinspanningen in andere sectoren tenietgedaan worden. En een technische oplossing of alternatief bestaat vooralsnog niet: ondanks de optimistische persberichten die de luchtvaartsector hier met de regelmaat van de klok over verspreidt, wijst niets erop dat we binnenkort op grote schaal elektrisch of op biobrandstof zullen vliegen.

Deze vaststellingen staan in schril contrast met het enthousiasme waarmee luchthavenontwikkelingen en nieuwe luchtverbindingen worden onthaald. Brussels Airport kondigt uitbreidingsplannen aan en wordt daarin gesteund door onder andere de Vlaamse regering, die net zoals de meeste beleidsmakers vooral oog heeft voor de welvaarts-groei en jobcreatie die met meer luchtverkeer geassocieerd worden, maar gemakshalve blind is voor de koolstofintensiteit van deze vorm van groei.

Maar ook binnen de academische wereld, waar doorgaans kritisch over onze samenleving wordt nagedacht, blijft het probleem te vaak onder de radar. Niet verwonderlijk, want het gros van de academici maakt deel uit van de hypermobiele elite van ongeveer 3 procent van de wereldbevolking die geregeld per vliegtuig reist. 'Internationale mobiliteit' is een vertrouwd codewoord binnen de meeste academische beleidsdoelstellingen, en het idee leeft dat de succesvolste academici degenen zijn die het meest mobiel zijn. Airmiles als zegen en statussymbool dus, veeleer dan als een vloek voor het klimaat. Met andere woorden: er zijn binnen de kennisinstellingen weinig prikkels die dat privilege in vraag stellen, laat staan ontmoedigen.

## De vlucht vooruit

Als het ons menens is met het klimaat, dan is deze situatie onhoudbaar. De verhouding tussen koolstofintensiteit en het nut van een vliegreis moet een criterium worden en er moet een einde komen aan de ongebreidelde groei van het luchtverkeer. Kennisuitwisseling moet anders georganiseerd worden, waarbij alleen volstrekt onvermijdelijke vluchten nog worden gemaakt. In een artikel dat wij onlangs in een vaktijdschrift publiceerden, stellen wij voor dat de universiteiten daarin een voortrekkersrol spelen en wereldwijd een koolstofplafond afspreken, dat als voorbeeld kan dienen voor andere publieke en private sectoren.

Zolang we daar nog niet staan, juichen we minder ambitieuze maar in hun bescheidenheid toch baanbrekende initiatieven zoals die van de UGent toe. Die worden op het terrein ondersteund door een groeiende groep academici, maar ook enkele burgerinitiatieven (zoals Zomer Zonder Vliegen), die het met minder airmiles proberen te doen. We hopen dat alle Belgische universiteiten weldra dit voorbeeld zullen volgen en resoluut voor de vlucht vooruit zullen kiezen.

Kobe Boussauw, Tom Storme & Freke Caset

Docent ruimtelijke planning en mobiliteit (VUB - Cosmopolis Centre for Urban Research); postdoctoraal onderzoeker en lector mobiliteit (UGent/HoGeschool Gent); doctoraal onderzoeker (UGent en VUB).