

Groene schaamlap voor vuile vliegreis



Babette Porcelijn heeft veel kritiek op de CO2-compensatie.

FOTO MARCO OKHUIZEN



Ronald Visser

OEGSTGEEST

Eén Nederlandse passagier zou 114 bomen moeten planten om de CO2-uitstoot van zijn of haar vliegretourtje Barcelona (volledig) te compenseren. „Minder doen is gepruts in de marge”, zegt Babette Porcelijn, schrijfster van het boek *De verborgen impact*.

GEA BRUINSMA

Vliegen is door de uitstoot erg schadelijk voor het milieu, terwijl vliegtickets almaar goedkoper worden en we steeds makkelijker

een reisje boeken. Gelukkig kan de luchtreiziger er tegenwoordig voor kiezen om het vliegticket te compenseren, door (nieuwe) bomen te laten planten. Schrijfster Babette Porcelijn relativeert het belang van de compensatie: „Het is veel te weinig. We hebben geen tijd meer voor dit symbolische gepruts in de marge.”

In het groene landschap van Oegstgeest lopen vrouwen en mannen met regenlaarzen door de modderige wei. Organisatie Trees For All plant zo'n 10.000 bomen in dit natuurgebied nabij de snelweg. Voor elk gepland exemplaar wordt er ook eentje in de Filipijnse bodem geplaatst, voor extra uitstootcompensatie. Directeur Lena Euwens stapt vastberaden over de drassige Hollandse bodem. „Het bos dat we vandaag planten, heeft over een paar jaar een mooi gesloten bladerdak, en wordt dan bewoond door allerlei vogels en insecten.”

Er zijn veel van dergelijke initiatieven. Wie bijvoorbeeld een vlucht boekt op vliegtickets.nl, krijgt de optie om 'milieubewust' te vliegen. Dat wil zeggen: de klant betaalt een tientje, en draagt aldus twee bomen bij aan het 1-2-Tree-project van Trees For All. Vergelijkbaar is GreenSeat, waar passagiers hun vlucht op Barcelona voor ruim 4 euro compenseren.

Babette Porcelijn, schrijfster van het boek *De verborgen impact* is niet onder de indruk van de aanplant bij Oegstgeest. „Er zijn veel van dit soort opties, die een goed gevoel geven. Maar het is niet meer dan het afkopen van schuldgevoel. Mensen weten niet beter, en denken dat ze het zo helemaal gecompenseerd hebben. Dat is linke soep.”

Volgens haar stellen 10.000 bomen maar bitter weinig voor. „Het staat gelijk aan tien zitplaatsen in het vliegtuig naar Bali. Wat er in een

dag op Schiphol gebeurt, gaat hier dus qua uitstoot al ontelbare malen overheen.”

Vluchtvervuiling

Porcelijn, die meest vervuilende onderdelen van onze leefstijl rangschikte, zet vliegen 'slechts' op de zesde plaats van haar 'impact-top 10'; na onder meer de auto, spullen (kopen) en vlees. Toch is vliegen een geval apart, zegt ze. „Het is onmogelijk om ineens 1 kilo vlees per dag te gaan eten, maar vaker of verder vliegen is juist helemaal niet moeilijk. Je kunt vegetariër zijn, weinig spullen kopen, geen auto hebben, maar alsnog erg vervuilend bezig zijn als je een retourtje Bali boekt. Dat is namelijk in één keer even vervuilend als vier jaar autorijden.”

Vrijwel elke organisatie die zich bezighoudt met compensatie, komt met andere uitstoot- en compensatiegetallen, ontdekte Porcelijn. De berekening is vaak onduidelijk. Zelfs de aanpak van Gold Standard, een hoog aangeschreven keurmerk voor bomenplant, is in nevelen gehuld. „Ze vertellen met veel poeha over wat ze allemaal doen, maar ik kan niet vinden hoe zij het aantal bomen per eenheid CO2-uitstoot berekenen. Ook kom ik zelf op andere hoeveelheden uit.”

„Ik vermoed dat veel partijen de uitstootcompensatie uitsmeren over de levensloop van de boom, waardoor die er rustig 100 jaar over mag doen om de CO2 op te nemen waarvoor is betaald. Maar zoveel tijd hebben we helemaal niet! Het water staat tegen die tijd al tot aan onze lippen.” Daarnaast schort in de uitvoer volgens Porcelijn ook veel. „Bij sommige projecten worden bomen na 10 jaar alweer gekapt. Dan heeft het al helemaal weinig zin.”

Lena Euwens van Trees For All

herkent de slechte uitvoering van sommige initiatieven. „De bedoelingen kunnen goed zijn, maar een boom planten is nog maar het begin. De decennia daarna komt het echte werk: dan moet je de bomen beschermen tegen kap en ziektes, en vervangen wat doodgaat. Ik vergelijk het weleens met het grootbrengen van kinderen: dat eindigt ook niet bij de geboorte.”

Eigen berekening

Omdat er zoveel onduidelijkheid is, hanteert Porcelijn haar eigen berekening voor zowel uitstoot als compensatie. Hierbij neemt ze ook 'verborgen impact' mee. „Het maken van de kerosine en productie van het vliegtuig wordt nooit meegeteld, terwijl het om zo'n 18 procent verborgen impact per vlucht gaat. Voor een retourtje Bali is het verborgen energieverbruik daarmee 75.000 liter olie, als je het omrekent.” Ook houdt ze rekening met het sterkere klimaateffect hoog in de lucht, en stelt ze de periode vast waarin de uitstoot moet worden opgenomen. „De bomen moeten in ieder geval in één jaar de CO2 op kunnen nemen.”

En zo komt ze op een indrukwekkende hoeveelheid bomen die er per vlucht nodig zijn om het milieu tegemoet te komen. Een retourtje Barcelona vergt er 114 per persoon, en bijna 18.000 voor het hele vliegtuig. Voor een reis van en naar Bali is een aanplant van 975 stuks per passagier nodig, wat op ruim 350.000 bomen in totaal uitkomt.

Paul Peeters, lector duurzame luchtvaart aan toerismehogeschool NHTV, komt op iets andere getallen uit. „De hoeveelheid benodigde brandstof is waarschijnlijk wat minder, waardoor ook iets minder bomen nodig zijn. Maar dat de juiste getallen niet goed te vinden zijn, is de schuld van de luchtvaartsector, die erg ondoorzichtig is”, stelt hij. „En of het nou 500 of 1.000 bomen zijn: het gaat erom dat mensen zien hoe groot de impact van vliegen is. We

moeten minder vliegen, en bomen planten moeten we sowieso doen. Niet alleen voor compensatie.”

Kwart van de impact

Tegen de schade van vliegen is, kortom, bijna niet op te planten. „We leven alsof we 3,6 aardes hebben, maar we hebben er maar één. We moeten terug naar duurzame impact, wat ongeveer neerkomt op een kwart van wat we nu doen. Het vliegen beperken is hiervoor een goed begin, omdat het zoveel verschil kan maken. De impact die je dán nog hebt, zou je idealiter compenseren”, stelt Porcelijn.

Vanwege de milieu-impact vliegt Porcelijn zelf al sinds 2011 niet meer. Tot ze kortgeleden werd gevraagd om in São Paulo te komen spreken over haar boek. „Toen zei ik eerst: nee, want denk je nou, natuurlijk niet! Maar uiteindelijk bedacht ik: ik ga er zoveel meer goed doen dan dat ik er schade mee aanricht, dus is het beter om wel te gaan. Ook zoek ik nu nog een project om de uitstoot van die vliegreis te compenseren.”

Beginnen

Terug naar Oegstgeest. Op de vraag of hun bomenplant wel zin heeft, reageert Lena Euwens stellig: „We moeten ergens beginnen. Wij doen wat we kunnen, maar klimaatverandering tegengaan kunnen we natuurlijk niet alleen. We moeten nu langzamerhand als mensheid onze schade compenseren én veel minder uitstoten. Het is veel, maar ik ben optimistisch. Er is nu echt een beweging zichtbaar, van steeds meer bewuste mensen, en volgens mij groeit die steeds groter. Net als een bos.”