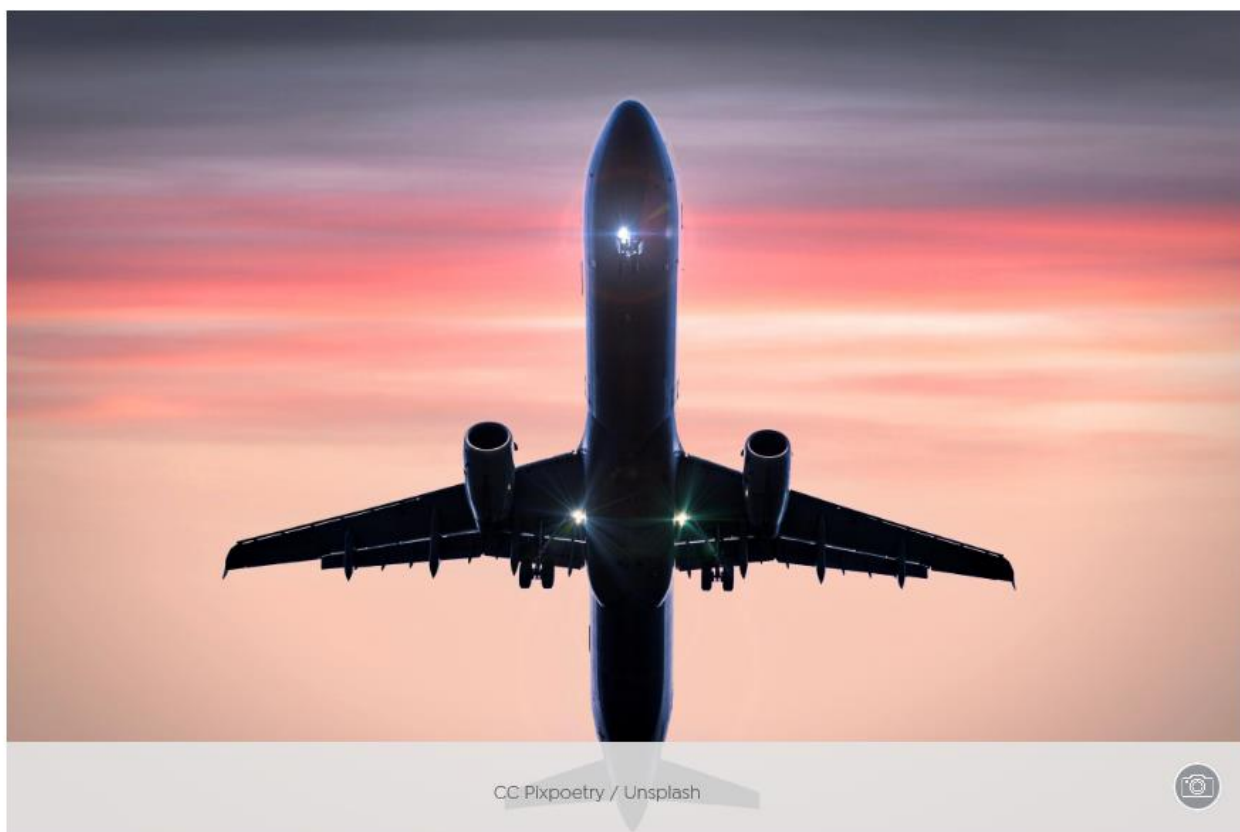


ANALYSE

Strikte regelgeving en lage prijs zorgen ervoor dat plastic frequent flyer is

Kunnen we het ook over die enorme plastic afvalberg van de luchtvaart hebben?

FIEN VAN DEN STEEN · 7 MAART 2019



CC Pixpoetry / Unsplash



Gisteren kwamen de kopstukken van de Europese luchtvaartmaatschappijen samen in Brussel om oplossingen te zoeken voor de CO₂-uitstoot die de sector genereert. Een broodnodige discussie, maar wat met de tonnen afval die de luchtvaart produceert?

Om de turbulentie rond hun ecologische voetafdruk te verminderen, bieden veel luchtvaartmaatschappijen al langer de mogelijkheid aan om je CO₂-voetafdruk (financieel) te compenseren bij de aanschaf van een ticket. Maar er is nog een ander nijpend probleem: de groeiende afvalberg in de lucht. In 2017 werd er zo'n 5,7 miljoen ton afval geproduceerd aan boord, bijna een half miljoen ton meer dan het jaar voordien!

Uit een **onderzoek van de Internationale Luchtvaartassociatie IATA** naar afvalbeheer aan boord blijkt dat de gemiddelde vliegtuigpassagier 1,4 kg afval produceert per vlucht (in 2014). Een studie van de ACI, Airports Council International, spreekt voor het jaar 2013 over 6,3 miljard passagiers wereldwijd, en dus over een afvalberg van 9 miljard kilo. **Onderzoek van IATA in 2017** suggereert 5,7 miljoen kilo afval wereldwijd. Met het stijgende aantal passagiers zal het probleem zienderogen toenemen. Dat vraagt om een efficiënte en gedegen aanpak.

Lees verder onder dit item



Quarantainemaatregelen

Afval drukt een steeds grotere stempel op de aarde. Plastic soep in de oceanen, uitpuilende stortplaatsen en recyclagecentra die ondermaats produceren, afval dat getransporteerd wordt naar Zuidoost-Azië om er goedkoop verwerkt te worden in plaats van het op eigen bodem te houden: al deze feiten geven aan dat de afvalproductie en -verwerking niet alleen in het zuiden en het oosten, maar ook in het noorden en het westen problematisch zijn.

Opruimacties van de oceanen en op het land schieten als paddenstoelen uit de grond, en eindelijk heeft de Europese Unie een wetgeving uitgevaardigd om het gebruik van wegwerpverpakkingen aan banden te leggen, al is er nog ruimte voor verbetering. Te land en ter zee, en dus ook **in de lucht wordt veel afval** geproduceerd, maar het globale karakter van de luchtvaart compliceert de maatregelen voor afvalbeperking.

In afwachting van overkoepelende maatregelen en richtlijnen zijn enkele luchtvaartmaatschappijen vastbesloten om hun afvalproductie aanzienlijk te reduceren, waarbij de focus vooral op plastic en voedsel ligt.

Om tickets aan steeds lagere tarieven aan te bieden, zoeken maatschappijen manieren om de kosten te drukken, waaronder brandstof.

Hoewel de laatste jaren de schaduwzijde van plastic steeds meer zichtbaar wordt, groeit het gebruik van plastic in de luchtvaart gestaag. Plastic is goedkoop en licht, de twee fundamentele pijlers in de luchtvaarteconomie, des te meer sinds de intrede van de low-cost maatschappijen en de duik van de ticketprijzen.

Om tickets aan steeds lagere tarieven aan te bieden, zoeken maatschappijen manieren om de kosten te drukken. Een van de grote kosten is brandstof, en daar het brandstofverbruik stijgt naarmate het gewicht, zijn lichtgewicht materialen te verkiezen boven pakweg porseleinen kopjes of metalen bestek, los van veiligheidsnormen. Daarenboven biedt plastic een goedkoop alternatief –zeker als het een wegwerpobject betreft.

Daarenboven beantwoorden plastic wegwerpverpakkingen nog aan een ander typisch probleem in de luchtvaart: hygiënevoorschriften. De luchtvaart verspreidt niet alleen mensen over de hele wereld, maar mogelijk ook bacteriën en virussen, vandaar verplichte quarantainemaatregelen voor biologisch materiaal, en specifieke verpakkingsmaatregelen voor niet-biologisch materiaal. Dit leidt vaak tot het absurde gebruik van plastic wegwerpverpakkingen van het zakje voor de hoofdtelefoon tot dat rond je kussen. Aangezien wegwerpplastic het goedkoopste alternatief biedt –zonder de milieukost uiteraard– geniet het de voorkeur van luchtvaartmaatschappijen.

Lees verder onder dit item

LEES OOK



De wereld van plastic, in cijfers

Onherroepelijk vernietigd

Deze quarantainemaatregelen worden nog belangrijker en een nog grotere oorzaak van die afvalberg wanneer het op voedsel aankomt. Deze voedselberg bestaat niet alleen uit de etensresten van de passagiers, maar vooral uit een groot deel niet uitgedeeld en/of onverkocht voedsel.

Biologische producten, zoals voedsel, of producten die hiermee in aanraking zijn gekomen vallen onder de internationale wetgeving rond bioveiligheid. Deze wetgeving wil de verspreiding van virussen en bacteriën –niet alleen voor mensen en dieren, maar ook voor de landbouwsector en veeteelt– voorkomen. Hierdoor mag voedsel (net als materiaal dat in aanraking is gekomen met voedsel) na een internationale vlucht niet meer gebruikt worden. In extremis worden zelfs ongeopende verpakkingen na vlucht onherroepelijk vernietigd.

Door die specifieke regelgeving komt het voedselafval zelfs niet in aanmerking voor recyclage. Het merendeel van het afval aan boord belandt hierdoor op de vuilnisbelt of in de verbrandingsoven. Alleen voor binnenlandse vluchten is recycleren mogelijk, omdat een andere regelgeving van toepassing is.

Deze regelgeving geldt ook in de Europese Unie, waar al wat voedsel is, inclusief elk object dat mogelijk in aanraking is gekomen met voedsel, als potentieel risicovol beschouwd. Daarom moet het of verbrand of gestort worden.

Nieuw-Zeeland en Australië, die over het algemeen als meer milieubewuste landen beschouwd worden wat de luchtvaart betreft, hebben wel erg strikte regels rond bio-veiligheid, waardoor ook bij hen al het voedselafval vernietigd moet worden.

Air New Zealand was vastbesloten de situatie te verbeteren en zette daarom een samenwerking op met de overheid van Nieuw-Zeeland. Samen hebben ze de lijst producten met een hoog risico herzien, waardoor een 40-tal producten toch mogen hergebruikt worden na vlucht. De maatschappij zegt dat ze hierdoor al 9 miljoen items heeft kunnen recupereren en hergebruiken op een jaar tijd.

Lees verder onder de afbeelding



Reduceren – Minder plastic aan boord is minder afval

Zolang de strikte quarantainemaatregelen gelden en al wat van boord komt vernietigd moet worden, is het noodzakelijk om de hoeveelheid plastic aan boord te verminderen. Het reduceren van plastic verpakkingen en voedsel(overschotten) aan boord is een cruciale eerste stap om de afvalberg te verkleinen. Bovendien hebben luchtvaartmaatschappijen hier zelf de controle over -ongeacht (inter)nationale wetgeving- daarom wordt vaak gefocust op deze strategie. Sommige maatschappijen werken bijvoorbeeld alleen nog met vooraf bestelde maaltijden om de voedseloverschotten te reduceren. Cathay Airways heeft een strikt opvolgproces uitgewerkt om **de catering aan boord beter af te stemmen op de werkelijke consumptie**. Zo wordt er voor late vluchten minder eten geladen, en werden sommige porties aangepast.

Air New Zealand wil in 2019 24 miljoen stuks afval per jaar vermijden, waaronder 7,4 miljoen plastic bekertjes en 7,3 miljoen koffiebekertjes en dekseltjes.

Andere maatschappijen starten met het gebruik van minder plastic verpakkingen en/of milieuvriendelijke verpakkingen. **Qantas bijvoorbeeld gebruikt alleen nog maar hoofdtelefoons en pyjama's zonder plastic**, terwijl Lufthansa besloten heeft de dekens in de Businessclass niet langer in een plastic zak, maar in een papieren enveloppe te verpakken.

Een van de maatschappijen die structureel inzet op afvalreductie aan boord is Air New Zealand. De luchtvaartmaatschappij bekijkt de producten voor nationale vluchten en schrapt wegwerp plastic items waar mogelijk. In 2019 zal de maatschappij 14 plastic wegwerpproducten vervangen. Hierdoor kan ze 24 miljoen stuks afval per jaar vermijden, waaronder 7,4 miljoen plastic bekers en 7,3 miljoen koffiebekers en-dekseltjes.

Het volgt de lijst wegwerpitens die de maatschappij al in 2018 in de ban sloeg, waarmee het in een jaar tijd 260.000 plastic tandenborstels, 3.000 rietjes, 7,1 miljoen roerstaafjes, en 260.000 verpakkingen voor oogmaskers minder op de afvalhoop deed belanden. De producten werden vervangen door onder andere papieren rietjes en houten roerstaafjes.

Bovendien zijn deze alternatieven alleen beschikbaar op vraag van de klant. Soms komen de grootse ambities uit onverwachte hoek. Ryanair zweert tegen 2023 geen enkele wegwerpplastic verpakking meer aan boord te gebruiken. Houten bestek, biologisch afbreekbare bekers en papieren verpakkingsmaterialen moeten de vluchten plastic vrij maken.

Hergebruik – van vlucht naar voedselbank

Hergebruik is een moeilijke strategie wanneer het op internationale vluchten aankomt door de bovengenoemde wetgeving. Op binnenlandse vluchten daarentegen zijn er wel heel wat mogelijkheden. Al geldt dit minder voor kleine landen zoals België, in grote landen zoals Australië en de Verenigde Staten kunnen deze maatregelen wel degelijk een grote impact hebben. Zo hebben enkele luchtvaartmaatschappijen de handen in elkaar geslagen met lokale voedselbedelingsprogramma's om voedseloverschotten een tweede leven te schenken. Qantas doneert de ongebruikte voedseloverschotten van binnenlandse vluchten aan de organisatie Oz Harvest die de overschotten verwerkt tot voedselpakketten voor voedselbedelingsorganisaties. Alleen in de luchthaven van Brisbane (Australië), wordt er zo dagelijks 440 tot 880 pond (200 tot 400 kg) voedsel opgehaald van binnenlandse vluchten.

Virgin Australia werkt ook samen met Oz Harvest voor **de herbestemming van voedseloverschotten**. Daarnaast werkt Virgin Australia samen met MNH Sustainable Cabin Services om overschotten van cadeauezakjes en pyjama's een tweede leven te geven, terwijl oude uniformen geschonken worden aan Dress for Success in New Zealand.

Aangezien de uniformen niet zonder meer mogen hergebruikt worden uit veiligheidsoverwegingen, worden ze daarnaast ook geüpycled tot kussenslopen, dekens en zelfs knuffelbeertjes, die gedoneerd worden aan shelters in Perth.

De koffierestanten uit de airport lounges worden dan weer gedoneerd aan Life Cykel die het gebruikt om oesterzwammen op te kweken. Ook in Azië wordt er samengewerkt met voedselbedelingsprogramma's. Zo doneert Cathay Pacific Group haar voedseloverschotten aan Food Angel, een voedselbedelingsprogramma in Hongkong, en aan een lokale voedselbank, Feeding Hong Kong, dat in 2016 alleen 234 ton voedsel kreeg.

De maaltijden aan boord worden geleverd door cateringbedrijven die de maaltijdproductie in handen hebben en vaak meerdere maatschappijen tegelijk bedienen. Cathay Pacific Catering Services (CPCS) bijvoorbeeld bedeeft 45 luchtvaartmaatschappijen in Hongkong, en produceert rond de 80.000 maaltijden per dag in Hongkong alleen. Om voedselverspilling tegen te gaan, werkt CPCS samen met lokale voedselbanken in Hongkong, zoals Feeding Hong Kong en Food Angel. Naast de voedseloverschotten van binnenlandse vluchten kunnen ook de maaltijden van geannuleerde vluchten op die manier toch nog geconsumeerd in plaats van vernietigd worden.

Van koffie tot oesterzwammen

Een laatste stap om afval te reduceren is het recycleren van het afval dat niet hergebruikt kan worden. Ook hier gelden de strikte quarantainemaatregelen voor internationale vluchten. Op binnenlandse vluchten daarentegen zijn er geen excuses voor het recycleren van afval aan boord, zelfs niet ruimte en gewicht, als je het aan KLM vraagt dat speciaal hiervoor de Retrolley ontwikkelde.

KLM zette in 2011 een grootschalig recyclage-offensief in, waardoor het 32 procent van haar afval aan boord kon verminderen. Het uiteindelijke doel van de maatschappij is om haar afvalberg te halveren tegen 2025.

Cruciaal hierbij is het cabinepersoneel, dat van KLM een "Retrolley" in de hand geduwd kreeg. Hiermee kunnen ze afval gescheiden ophalen. Niet-recycleerbaar materiaal kan in de trolley samengeperst worden om het volume met 30 procent te verminderen.

Ook JetBlue zet recyclage hoog op de agenda. Sinds 2013 heeft de maatschappij een recyclageprogramma. In 2016 was de recyclagegraad op binnenlandse vluchten 82 procent, met een totaal van 60 miljoen gerecycleerde flessen en blikjes in drie jaar tijd voor de JetBlue vluchten in de Verenigde Staten alleen.

In 2016 werd er zo'n 100.000 pond voedselafval van Dunkin'Donuts en Jamba Juice in de JFK Terminal gecomposteerd. Dat wordt dan gebruikt als vruchtbare grond waar oesterzwammen op gekweekt worden.

JetBlue recycleert, of beter gezegd composteert, ook in luchthavens. In 2016 werd er zo'n 100.000 pond voedselafval van Dunkin'Donuts en Jamba Juice in de JFK Terminal (New York, VS) gecomposteerd. Dat wordt dan gebruikt als vruchtbare grond waar onder andere oesterzwammen op gekweekt worden. Ook na de vluchten zet JetBlue haar recyclage voort door bijvoorbeeld oude electronica en uniformen op de luchthavens te verzamelen en te recyclen.

Qantas recycleert 12 ton afval per maand op haar binnenlandse vluchten. En zelfs op de internationale vluchten is Qantas sinds kort met een recyclageprogramma gestart. Hierdoor hoopt ze 350 ton afval per jaar minder op de afvalhoop te zien belanden.

Ook Air New Zealand heeft beloofd om de wegwerpbekers te recyclen en heeft een recyclageprogramma opgezet in samenwerking met de **luchthaven van Auckland**. Hierdoor kan de helft van het afval dat anders op de afvalhoop zou belanden alsnog gerecycleerd worden.

Het recyclageprogramma van de luchthaven van Auckland (Nieuw Zeeland) ging al in 2013 van start met als doel om passagiersafval met 20 procent te reduceren. Het streefdoel werd al in 2015 gehaald en betreft ook het afval geproduceerd in de kantoren en de luchthaven zelf. Momenteel recycleert de luchthaven van Auckland de helft van het afval van aan boord.

Maar de echte pionier is Cathay Pacific Airways die al in de jaren 1990 campagnes opzette voor het recyclen van papier aan boord (en in de kantoren). In 2006 introduceerde de maatschappij een recyclageprogramma voor afval aan boord voor blikjes en flesjes water, en voor bekertjes het jaar nadien. In 2010 alleen werden er zo meer dan 33.000 kg blikjes, meer dan 29.000 kg plastic flesjes en 22.000 kg plastic bekertjes gerecycleerd tijdens Cathay Pacific vluchten.

Lees verder onder de afbeelding



Afval als brandstof

Uiteraard blijft er dus een grote berg afval over die niet gerecycleerd, noch hergebruikt kan worden. Vooral het afval van internationale vluchten blijft problematisch. Hiervoor hebben een aantal maatschappijen een oplossing gevonden, zoals Qantas, **British Airways**, Air France en KLM. In plaats van het afval naar klassieke verbrandingsovens of stortplaatsen te brengen, brengen ze het naar afvalverbrandingsovens waar elektriciteit geproduceerd wordt.

Een andere oplossing om afval te beperken aan boord die de quarantainemaatregelen respecteert, is het gebruik van milieuvriendelijk verpakkingsmateriaal dat biologisch afbreekbaar is bijvoorbeeld in plaats van al dat wegwerpplastic. Zo kunnen plastic rietjes vervangen worden door papieren of bamboe rietjes, plastic roerstaafjes door houten, en plastic bekertjes door papieren. Het gebruikte papier en karton aan boord kunnen van gerecycleerd materiaal gemaakt zijn. En zo zijn er nog tal van kleine stappen die nog voor het vliegtuig opstijgt de afvalhoop al drastisch kunnen verminderen of verbeteren.

Air France-KLM beweert actief in te zetten op de recyclage van de producten aan boord. Daar 70 procent van het aan boord geproduceerde afval met catering te maken heeft, zetten beide luchtvaartmaatschappijen sterk in op een nieuwe ontwikkeling van de cateringproducten. Buiten de catering zorgt de multinational er ook voor dat de textielvezels van uniformen tot tapijten na hun dienst bewezen te hebben aan boord, gerecycleerd kunnen worden tot nieuwe tapijten of zelfs tot isolatiemateriaal voor wagens. Door het milieuvriendelijke design en de training van het personeel willen Air France-KLM hun recyclagegraad verhogen tot 100 procent tegen 2020.

LEES OOK

Waarom het tijd is voor een plastic ban

De afvalberg aan boord valt niet te minimaliseren, maar de inspanningen van enkele luchtvaartmaatschappijen tonen aan dat deze wel drastisch gereduceerd kan worden. Bovendien zet het groeiende ecologische bewustzijn van passagiers maatschappijen aan om hierop een gepast antwoord te bieden –naast de carbon-offset programma's. Deze acties gebeuren in de marge van de strikte quarantainewetgevingen en op initiatief van de maatschappijen zelf. Internationale strategieën en/of een versoepeling van de quarantainewetgeving zouden deze initiatieven structureler en diepgaander kunnen maken.

Momenteel lopen er al enkele pilootprojecten om dit uit te werken. Zo is er de Cabin Waste Working Group van IATA, specifiek gericht op het reduceren van afval aan boord, en waarin deelnemende luchtvaartmaatschappijen tips en goede praktijken kunnen uitwisselen.

In Europa loopt er momenteel tot eind december 2019 het pilootproject Life Zero Cabin Waste, specifiek gericht op de afvalreductie gerelateerd aan catering aan boord. Het project wil de huidige afvalbronnen in kaart brengen, en maatregelen voorstellen de afvalproductie te beperken en de afvalverwerking te verbeteren.

Al deze pilootprojecten en de initiatieven van de luchtvaartmaatschappijen tonen aan dat het bewustzijn rond afval aan boord groeit. Om de groeiende afvalhoop tegen te gaan, is er nog meer werk nodig, zoals de overkoepelende pilootprojecten en het herbekijken van de strikte quarantainewetgeving. De eerste stappen worden in beide aspecten gezet, en hopelijk inspireert dit de gehele luchtvaartsector om dra op de afvalbeperkende trein te stappen.

Wat kan jij doen om je afvalproductie aan boord te beperken?

1. Kies een **afvalbewuste** maatschappij, of schrijf de maatschappij aan op haar afvalproductie. In het geval van Air New Zealand was de frequente klacht van passagiers over het gebruik van wegwerpbekertjes voor koffie de reden om afvalreductie op de agenda te zetten.
2. Bestel eten vooraf of neem geen maaltijd aan boord, maar **zorg zelf voor je maaltijd in een herbruikbare verpakking**. Uiteraard mag je geen vloeistoffen meenemen, maar dat hoeft geen excuus te zijn aangezien er heel wat lunchpakketten geen vloeistof bevatten. Zorg ervoor dat je eten op is voor je van boord stapt in landen waar de quarantainemaatregelen gelden, anders worden ook jouw voedselrestanten vernietigd.
3. Wat vloeistoffen betreft, neem je eigen **herbruikbare beker of drinkbus** mee aan boord. Het bespaart je niet alleen afval, maar ook geld. Zorg ervoor dat je drinkbus leeg is voor je de veiligheidscontrole passeert. Nadien vind je in de meeste luchthavens drinkwaterfonteinnetjes waar je je flesje weer kan bijvullen. Sommige maatschappijen, zoals British Airways moedigen hun klanten zelfs aan om herbruikbare flessen water en bekertjes aan boord te nemen.
4. De eenvoudigste manier om geen extra afval te creëren is **geen onnodig afval** te gebruiken: vermijd het gebruik van rietjes en/of roerstaafjes als je die niet nodig hebt.
5. **Geef materiaal dat je niet gaat gebruiken terug** of weiger het beleefd. Krijg je een hoofdtelefoon in een plastic verpakking, geef die dan vriendelijk terug als je hem niet nodig hebt, of beschadig de verpakking niet tijdens de vlucht. Hetzelfde geldt voor maaltijden die je niet wil consumeren, dekens of kussens die je niet wil gebruiken en vooral ook de zakjes voor reisziekte en de geplastificeerde kaarten met de veiligheidsbriefing.