

## 7 DE TRANSITIE NAAR DUURZAAM TOERISME

‘Het bewijsmateriaal laat zien dat toerisme de verhoudingen die individuen hebben met de maatschappij fundamenteel wijzigt, op een manier die schadelijk is voor de doelstellingen van duurzame ontwikkeling. Uiteindelijk zouden de bevindingen de snelle groei in deze industrie als een zelfversterkend proces kunnen verklaren. Duurzaam toerisme – of de notie dat ontwikkeling verwezenlijkt kan worden op een ecologisch neutrale manier – zou bijgevolg een *contradictio in terminis* kunnen zijn.’  
(Gössling, 2002b: 539)

In dit hoofdstuk richten we de schijnwerpers op het sociotechnische regime ‘toerisme’. Van de vier grote regimes die we in dit boek behandelen, is dit het kleinste qua ecologische impact. Toch stelt men vast dat de milieudruk van het internationale toerisme snel toeneemt. Ook op cultureel vlak worden de gevolgen steeds duidelijker. Een verduurzaming van dit regime dringt zich dan ook op.

In 2007 werd volgens het VN-agentschap voor toerisme (UNWTO, 2008) wereldwijd 5400 miljard euro uitgegeven door internationale toeristen. Internationaal toerisme vertegenwoordigde in 2003 ongeveer 6 procent van alle geëxporteerde goederen en diensten. In de EU zorgt het toerisme voor 4,3 procent van het BNP. De toeristische sector verschaft wereldwijd ook veel werk. Men schat dat ongeveer 115 miljoen mensen direct in de toeristische sector werkzaam zijn: dit is 4 procent van de actieve wereldbevolking (zie Argus, 2008). Indirect leven nog vele andere mensen van deze sector.

Een ander, niet onbelangrijk element is dat toerisme in principe kan bijdragen tot meer tolerantie in deze wereld, zoals verwoord werd door VN-Secretarisgeneraal Ban Ki-moon in november 2007 tijdens de *International Conference on Tourism, Religions and the Dialogue of Cultures*:

‘In een mondiale omgeving, die gekenmerkt wordt door toenemende onverdraagzaamheid en interculturele spanningen, die vaak verergerd wor-

den door de economische kloof tussen naties, kan toerisme spiritueel en cultureel respect bevorderen onder en tussen volkeren, terwijl economische mogelijkheden worden verwezenlijkt die benadeelde volkeren kunnen bevoordelen.' (Ban Ki-moon, geciteerd in Cole en Razak, 2009: 335)

Zoals we in de volgende paragraaf uitvoeriger zullen bespreken, resulteert toerisme evenwel in diverse ecologische en culturele problemen, die de uitspraak van Ban Ki-moon in een ander daglicht plaatsen. Het volgende citaat van de Europese Commissie geeft dat ook toe:

'Ongecontroleerd toerisme kan een aantal negatieve gevolgen hebben voor het milieu. Het kan leiden tot een overgebruik van natuurlijke grondstoffen en kan aanzienlijke toenames veroorzaken in de geproduceerde afvalvolumes. Ook kan het onomkeerbare veranderingen teweegbrengen in het landschap en in de historische en culturele erfenis van regio's.' (Europese Commissie, 2005: 35)

Wanneer we kijken naar de projecties voor de toekomstige ontwikkeling van de toeristische sector, dan zien die er niet bepaald ecologisch duurzaam uit. Tegen 2020 voorspelt de UNWTO ongeveer 1,5 miljard toeristen. Dat is een verdubbeling ten opzichte van de situatie in 2003. In de zoektocht naar 'duurzaam toerisme' wijzen overheden en toeristische industrieën op het belang van maatregelen die de negatieve gevolgen beperken zonder de positieve aspecten te verliezen. De vraag blijft echter of kleine, stapsgewijze verbeteringen van de bestaande patronen voldoende kunnen worden geacht om het nirwana van duurzaam toerisme te bereiken. *Business as usual* is geen optie. Kleine verbeteringen inzake aanbod (bv. meer efficiënte vliegtuigen, energiebesparing in hotels, enz.) zijn bij lange na niet opgewassen tegen het schaafeffect van de snel stijgende toeristische consumptie.

In deze bijdrage bekijken we eerst de diverse gevolgen van het mondiale toerisme. Vervolgens geven we een aanzet voor een transitiebeeld voor duurzaam toerisme. Daarna onderzoeken we de belangrijkste barrières voor duurzaam toerisme. In het afsluitende gedeelte denken we na over transitiepaden naar duurzaam toerisme.

### *De ecologische gevolgen van internationaal toerisme*

Wat de ecologische impact van internationaal toerisme betreft (Williams en Ponsford, 2009), staat het buiten kijf dat het mobiliteitsaspect de

meest kritische component is. Per definitie is er geen toerisme mogelijk zonder transport. Een toename van het mondiale toerisme veroorzaakt dan ook een toename in mobiliteit. Het mobiliteitselement vertegenwoordigt tussen de 50 en de 75 procent van de totale ecologische impact van het toerisme. Op welke manier en hoe ver men reist, zijn op dat vlak nóg belangrijker dan wat men daadwerkelijk doet op de vakantiebestemming zelf. De algemene trend naar meer frequente, minder langdurige vakanties én verdere reisbestemmingen betekent almaar meer reizen. De opkomst van exotischer bestemmingen draagt daartoe bij.

In een vaak geciteerde publicatie in *Ecological Economics* berekenden enkele milieuwetenschappers de ecologische voetafdruk van een reis naar de Seychellen, een eilandengroep in de Indische Oceaan die in de toeristische brochures wordt voorgesteld als een exclusieve, maagdelijke ecobestemming die werk maakt van natuurbehoud en ontwikkeling. Gezien het hoge prijskaartje dat aan deze reis hangt, is deze eilandengroep vooral in trek bij een bijzonder welgesteld publiek. Gössling e.a. (2002) becijferden de totale milieu-impact van een gemiddelde tiendaagse reis vanuit een Europese luchthaven. Het resultaat van hun analyse is verbijsterend. De totale voetafdruk van deze tiendaagse reis (vliegtuig, ander transport, infrastructuur, voedsel, vrijetijdsbesteding, enz.) komt neer op een slordige 1,8 globale hectare per persoon. Dit is ongeveer evenveel als het volledige Eerlijke Aarde-Aandeel dat beschikbaar is voor elke wereldburger voor een volledig jaar.

Het feit dat ecotoerisme lokaal kan bijdragen aan ecologische duurzaamheid en sociale herverdeling, verdwijnt in het niets wanneer men de ecologische impact bekijkt van langeafstandstoerisme. Zodra er intercontinentale vliegreizen aan te pas komen, wordt men rechtstreeks geconfronteerd met het conflict tussen 'luxeverlangens' en 'overlevingsrechten'.

### **Klimaatopwarming**

Een belangrijk gevolg van het mondiale toerisme behelst de klimaatimpact van de uitgestoten broeikasgassen. Het wereldwijde toerisme zou ongeveer 5 procent van de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken. Deze emissies komen tot stand via het fossiele energieverbruik voor de accommodatie (verblijf, airco, verlichting, voedsel, ontzilting van water, enz.), de activiteiten die men lokaal uitoefent (bv. golfterreinen, zwembaden) en het transport (van en naar de bestemming, lokaal recreatief toerisme). Vooral de factor transport – en dan meer bepaald het vliegverkeer – weegt zwaar door. De stijgende emissies van het internationale luchtverkeer

(toerisme en andere sectoren) vormen een ernstig probleem. Men schat dat ongeveer de helft van de vliegtuigkilometers op het conto van de toerismesector kan worden geschreven. De globale luchtvaartindustrie is op zijn beurt verantwoordelijk voor ongeveer 3,5 procent van de mondiale broeikasgasuitstoot. Tegen 2050 zou de bijdrage van het vliegverkeer kunnen stijgen tot 15 procent van alle broeikasgasemissies (IPCC, 2001). Bovendien is de klimaatimpact van vliegtuigemissies groter dan de directe invloed van de CO<sub>2</sub>-emissies. Vliegtuigen produceren immers ook gassen die de vorming bevorderen van ozon, een ander broeikasgas. Verder geven de condensatiestrepen van de vliegtuigen aanleiding tot de vorming van vederwolken (*cirrus*) die eveneens een opwarmend effect hebben. Als men alles bij elkaar optelt, komt men tot een netto opwarmingspotentieel dat 2 à 4 keer zo groot is als wat louter door de CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt zou worden (Giles, 2005).

Aangezien de uitstoot van broeikasgassen door de internationale luchtvaart naar verwachting snel verder zou toenemen, valt te voorspellen dat (bij ongewijzigd beleid) de groei in de luchtvaartindustrie alle emissiereducties van broeikasgassen in de andere industriële sectoren in de komende decennia teniet zal doen (Giles, 2005). In toekomstige klimaatakkoorden zal het essentieel zijn om deze luchtvaartemissies aan banden te leggen.

Een extra argument om afdoende maatregelen te treffen, is dat vliegtuigkilometers zeer ondemocratisch verdeeld zijn, zowel tussen als binnen landen. Mondiaal gezien is het slechts een kleine minderheid van de wereldbevolking die de financiële middelen heeft om te vliegen. De geïndustrialiseerde landen vertegenwoordigen 82 procent van het mondiale recreatieve transport, terwijl ze slechts 15 procent van de wereldbevolking herbergen (Gössling, 2002a). Minder bekend is de ongelijke verdeling binnen de rijke landen. Een recente studie heeft aangetoond dat, ondanks het succes van lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair en Easyjet, het gemiddelde inkomen van de vliegende populatie in het Verenigd Koninkrijk ongeveer 60 procent hoger ligt dan het algemene gemiddelde inkomen (Civil Aviation Authority, 2005).

Als gevolg van de opwarming van de Aarde – mede het resultaat van het snel in omvang toenemende toerisme – komen paradoxaal genoeg veel toeristische bestemmingen zelf in de verdrukking. Tal van gebieden (bv. in Zuid-Europa) worden gewoonweg te heet en te droog voor toekomstig toerisme. Dit heeft uiteraard ook rampzalige gevolgen voor de lokale werkgelegenheid. In die zin vormt het hedendaagse toerisme (indirect) een gevaar voor het toerisme van de toekomst, een reden te meer om de sector te betrekken in een duurzaamheidstransitie.

## Andere ecologische gevolgen

In een gedetailleerde publicatie maakte Stefan Gössling (2002a) een overzicht van alle mondiale effecten. Naast het energieverbruik en de eraan verbonden klimaatproblemen onderscheidt hij op ecologisch vlak de veranderingen in landgebruik en landbeslag, de invloed op biodiversiteit, de bijdrage aan de verspreiding van infectieziekten en het onduurzaam watergebruik. Op lokaal vlak komt daar nog de grootschalige afvalproductie bij.

Wijzigingen in landgebruik zijn essentieel voor het welslagen van toeristische activiteiten. Grote hoeveelheden landoppervlakte worden omgevormd voor toerisme-infrastructuur: land voor accommodatie, luchthavens, wegen, treinsporen, winkelcentra, parkeerzones, vakantiehuizen, golfterreinen, havens, enz., evenals landoppervlakte voor de productie van voedsel, de berging van afval, waterzuivering, enz. De landoppervlakte om toerisme te ondersteunen is aanzienlijk groter dan de direct bebouwde oppervlakte. Grote wijzigingen in landgebruik kunnen echter negatieve gevolgen hebben voor de stabiliteit en de veerkracht van lokale ecosystemen. Met hun grote vraag naar water, meststoffen en pesticiden zijn golfterreinen in tropische gebieden een duidelijk voorbeeld van een ecologisch onduurzame activiteit. Naast het directe landbeslag kan toerisme ook een indirecte invloed hebben op de lokale ecosystemen. Een vaak voorkomend probleem is de kusterosie als gevolg van infrastructuurontwikkeling. Zo zouden de stranden in Bali (Indonesië) ongeveer 2 tot 7,5 m per jaar verliezen als gevolg van het lokale toerisme (Wong, 1998). Een soortgelijke opmerking kan men maken met betrekking tot de vernietiging van ongeveer 75 procent van de duingebieden aan de Mediterrane kust (sinds 1965) als gevolg van toerisme (Van der Meulen en Salman, 1996).

Toerisme oefent ook op een andere manier een grote druk uit op de biodiversiteit. Menselijke mobiliteit brengt een massale uitwisseling van soorten (exoten) teweeg, die de biologische diversiteit en het functioneren van ecosystemen beïnvloedt. De belangrijkste manieren waarop soorten in nieuwe milieus geïntroduceerd worden, hebben te maken met internationale handel, handel in levende organismen en transport als gevolg van toerisme. Toeristen kunnen een negatieve invloed hebben op de uitsterving van soorten door de verstoring van natuurlijke habitats en door dierlijke en plantaardige soorten of producten te verzamelen of te kopen. Denk maar aan souvenirs zoals koralen, doopvontschelpen, haaiantanden, opgezette dieren of tassen van reptielenleer. Hierdoor ver-

hoogt de druk op kwetsbare ecosystemen (bv. koraalriffen) of neemt de jacht op wilde dieren (bv. haaien) onduurzame vormen aan.

Internationaal toerisme zorgt ook (ongewild) voor de verspreiding van besmettelijke organismen. Toeristen worden enerzijds zelf blootgesteld aan nieuwe infecties; anderzijds fungeren zij als dragers (vectoren) voor de mondiale verspreiding van microben. In een mum van tijd kunnen ziekten letterlijk de hele wereld rondvliegen. Infectieziekten zijn wereldwijd verantwoordelijk voor 33 procent van alle doden. Gedurende de laatste drie decennia zijn er minstens 30 nieuwe ziekteverwekkende organismen geïdentificeerd. Met de toename van het langeafstandstoerisme naar exotische en meer afgelegen gebieden, verhoogt de kans sterk op tropische ziekten in de geïndustrialiseerde landen. De blootstelling aan een grotere variëteit aan soorten en pathogenen is daarvoor verantwoordelijk. Daarbij komt dat bij de Wereldgezondheidsorganisatie de vrees toeneemt voor het heropduiken van ziektes waarvan men dacht dat die onder controle waren (zie ook Jones en Jacobs, 2006). Parallel stelt men ook vast dat de grotere populaties aan toeristen en de ermee gepaard gaande infrastructuur ook een grote weerslag hebben op de lokale habitats van ziektedragende insecten en dieren. Zo zorgt de irrigatie van de grasperken van hotels voor betere condities voor malariamuggen, met als gevolg dat de (niet-ingeënte) lokale bevolking nu ook het slachtoffer van malaria kan worden.

Wetenschappers zijn het erover eens dat de indirecte effecten van toerisme op infectieziekten nog groter zijn dan de directe impact. Zo draagt toerisme duidelijk bij tot de klimaatopwarming en wijzigende neerslagpatronen, die op hun beurt het habitatgebied van ziekteverwekkende insecten kunnen uitbreiden. Het gevolg hiervan is dat de kansen op infectieziekten hoger worden (bv. malaria). Ten slotte moeten we wijzen op de potentieel nadelige effecten van ziektekiemen van toeristen op uiterst maagdelijke en daardoor zeer kwetsbare ecosystemen. In die context is het onbegrijpelijk dat het toerisme naar (nog grotendeels) onbezoedelde gebieden als Antarctica zo'n hoge vlucht neemt. Bekijk maar eens een brochure van alternatieve reisorganisatoren die dergelijke reizen aanbieden. Dat men die voorstelt als ecoreizen is zeer vreemd. Het bezichtigen van biodiversiteit kan grote verstoringen veroorzaken, nog los van de klimaatimpact via het langeafstandstransport dat ervoor nodig is.

Een laatste ecologische impactfactor van het toerisme is het beslag op kostbare watervoorraden. Het is ondertussen bekend dat dit blauwe goud in de toekomst een oorzaak zal zijn van grote geostrategische conflicten. Als gevolg van de opwarming van de Aarde zal bovendien een

groot aantal gebieden, vooral in het Zuiden, problemen ondervinden op het vlak van de watervoorziening. Door toerisme is er een verschuiving van het watergebruik naar gebieden waar waterschaarste nu al een ernstig probleem vormt. Wanneer mensen in luxueuze hotels verblijven, verbruiken zij bovendien veel meer water (direct en indirect) dan dat ze thuis doen. Het gemiddelde watergebruik van een toerist varieert van 240 liter tot zelfs 800 liter per persoon per dag in de meer luxueuze bestemmingen (Budeanu, 2006).

### *Culturele gevolgen van toerisme*

Minder bekend dan de ecologische impact zijn de culturele gevolgen van massatoerisme in het Zuiden. Het gedrag van toeristen in zuidelijke bestemmingen kan belangrijke gevolgen hebben voor het welzijn van de lokale gemeenschappen. Verschillen in cultuur, status, economie en religie tussen gasten en gastheren kunnen leiden tot spanningen en conflicten. Die brengen mogelijk een sociale verstoring in de lokale samenleving teweeg (Budeanu, 2006). Dit nuanceert het citaat van Ban Ki-moon over de positieve culturele effecten van toerisme (zie Cole en Razak, 2009). Het gebrek aan respect voor de lokale sociale en religieuze waarden kan zelfs tot geweld leiden. Meestal is het argeloze gedrag van toeristen niet te wijten aan doelbewuste pogingen tot kwetsen maar aan een gebrek aan kennis over plaatselijke sociale normen en culturele gevoeligheden.

Dit maakt de gevolgen niet minder hinderlijk. Een voorbeeld hiervan is het gedrag van toeristen in Zanzibar (Tanzania). Touroperators stimuleren openlijk het topless baden in hun catalogi, terwijl dit in de moslimcultuur van dit eiland ten stelligste verboden is. De gemiddelde toerist etaleert in essentie een westerse en materialistische levensstijl. Daarbij wordt niet onmiddellijk gedacht aan respect voor de plaatselijke cultuur en religie, juist omdat men tijdens het reizen vrijheid en ongebondenheid ten aanzien van lokale regels en betekenisgeving centraal acht. In feite wenst de toerist zelfs even ongebonden te kunnen zijn ten aanzien van de regels van het eigen thuisland. In de praktijk kijken toeristen al te vaak met een superieur gevoel naar de lokale, 'primitieve' bevolking, zoals duidelijk tot uiting komt in de volgende uitspraken van enkele toeristen in Zanzibar:

“Ik weet niet of de Afrikanen in staat zijn om deze plaats te kunnen beheren”, “ze zouden hun onderwijssysteem moeten verbeteren”, “ze zijn

hier zo traag”, “ze hebben het gevoel dat we hen iets kunnen leren”, “hun manier van leven is primitief” (...)’ (geciteerd in Gössling, 2002b: 542-543)

Meer algemeen kan men ook de stelregel ‘*Smart for some, dumb for all*’ te berde brengen. Zoals aangegeven in *Argus Milieumagazine* (Argus, 2008) heeft de exponentiële groei van het massatoerisme er de laatste 40 jaar voor gezorgd dat te veel mensen op dezelfde plaats, op hetzelfde tijdstip, hetzelfde toeristische product consumeren in dezelfde omstandigheden. In tegenstelling tot de grootschalige scheiding tussen kosten en baten van vele producten, wordt het ‘toeristisch product’ geconsumeerd op de plaats van de productie, met als gevolg dat de toerist ogenblikkelijk geconfronteerd wordt met de eventuele negatieve gevolgen van zijn eigen consumptiepatronen: het verlies van de identiteit van de gastgemeenschap, prostitutie, geweld, onvriendelijke dienstverlening ... Zodra het unieke van de toeristische bestemming verloren gaat, verliest ze meteen ook haar aantrekkingskracht. Dit impliceert een ontwikkeling met negatieve gevolgen voor de lokale bevolking, de sector, de toerist en de leefomgeving zelf.

### *Elementen voor een transitiebeeld ‘duurzaam toerisme’*

Toerisme Vlaanderen definieert duurzaam toerisme als:

‘een vorm van toeristische ontwikkeling die de eigen bestaansvoorwaarden niet aantast zodat ook toekomstige generaties bewoners en gasten van de bestemmingen kunnen genieten. Het is een vorm van toerisme die zowel mens, milieu als de lokale cultuur van de gastregio respecteert en die een globaal evenwicht brengt in deze drie dimensies. Het resulteert in een kwaliteitsverbetering waar alle betrokken partijen baat bij hebben en is economisch rendabel.’ (Toerisme Vlaanderen, 2003: 14)

Deze definitie is gebaseerd op de klassieke invulling van het concept duurzame ontwikkeling, waarbij men tot een evenwicht wil komen tussen de sociale, economische en milieuaspecten van ontwikkeling. Zoals we elders betoogd hebben (Jones en Jacobs, 2006) zijn wij niet helemaal tevreden met deze voorstelling van zaken. Ecologische economen stellen dat een gezonde economie (en dus ook toerisme) direct afhankelijk is van een gezond Ecosysteem Aarde. Bij de ‘sterke’ invulling van duurzaamheid gaat men ervan uit dat de draagkracht van de Aarde gerespecteerd

moet worden. In dit geval komen globale duurzaamheidsproblemen sterk aan bod: de opwarming van de Aarde als gevolg van de overbelasting van de CO<sub>2</sub>-opnamecapaciteit van de planeet, het snelle biodiversiteitverlies, structurele water- en voedseltekorten. Dit is een heel andere visie dan die van 'zwakke duurzaamheid', waarbij het economische en het natuurlijke kapitaal vervangbaar zouden zijn. In het vervolg van dit hoofdstuk houden wij daarom een pleidooi voor een 'sterke' invulling van de concepten duurzaamheid en duurzaam toerisme. Duurzaam toerisme is dan een vorm van toerisme die de *mondiale* draagkracht van de Aarde respecteert én die expliciet rekening houdt met de *lokale* milieukwaliteit, het werkgelegenheidsaspect en de culturele impact van het toerisme.

Kan toerisme werkelijk ecologisch duurzaam zijn? Volgens Stefan Gössling is het antwoord op deze vraag negatief. Hij komt tot de conclusie dat toerisme een zelfversterkend proces is: hoe meer men op reis gaat, hoe meer men eraan verslaafd geraakt. Door dit schaaleffect neemt de consumptie en uitputting van natuurlijke grondstoffen toe. Gössling (2002b: 539) concludeert: 'Duurzaam toerisme – of de notie dat ontwikkeling verwezenlijkt kan worden op een ecologisch neutrale manier – zou bijgevolg een *contradictio in terminis* kunnen zijn.'

Omdat op korte en middellange termijn het fenomeen toerisme zal blijven toenemen, moeten we de milieu- en culturele impact van het hedendaagse toerisme drastisch beperken. Voor een transitie is het van enorm belang om enthousiasmerende streefbeelden naar voren te schuiven. Maar anders dan voor de sectoren voeding, wonen en mobiliteit is dit voor toerisme niet vanzelfsprekend.

Duurzaam toerisme vereist immers veranderingen die regelrecht ingaan tegen de huidige trends. Het transitiebeeld voor duurzaam toerisme kunnen we als volgt samenvatten: minder frequent en een langere tijdsduur per reis, trager en/of minder ver reizen (minder vliegtuig en auto, meer trein en fiets), een toerisme dat economisch meer ten goede komt aan grotere delen van de lokale bevolking en meer cultuurgevoeligheid toont bij het reizen naar landen met andere culturen en religies. Trager reizen naar verre bestemmingen laat sowieso meer ruimte om langzaam ondergedompeld te geraken in andere samenlevingen, in tegenstelling tot het mondiale vliegverkeer dat toeristen in een heel andere wereld katapulteert. Maar ook zulke reizen zal men slechts enkele malen in zijn leven kunnen maken.

Naast minder frequent langeafstandstoerisme komt het erop aan om aantrekkelijk lokaal toerisme opnieuw ingang te doen vinden. Het spreekt voor zich dat hier een belangrijke rol is weggelegd voor tourope-

rators. Zoals we zo dadelijk zullen zien, zijn de systeembarrrières voor 'duurzaam toerisme' gigantisch. De transitie naar duurzaam toerisme zal een complex werk van lange adem zijn, waarbij alle *stakeholders* gemobiliseerd moeten worden: overheden, touroperators, toeristen-consumenten, het maatschappelijk middenveld en internationale organisaties zoals UNWTO.

### *Barrières voor duurzaam toerisme*

#### **Gedrag**

Op het individuele gedragsniveau plaatsen we in de eerste plaats de feitelijke kennis van de problemen die verbonden zijn aan de hedendaagse reisgewoontes. Zoals in de vorige paragraaf werd aangegeven, heeft toerisme grote ecologische gevolgen. Het vliegverkeer vormt daarbij de factor met de zwaarste voetafdruk. De ernst van deze feiten behoort zeker niet tot de kennis van elke reiziger.

Reizen bevindt zich grotendeels in de sfeer van de ontspanning en zorgeloosheid. Er is wellicht meer kennis over de consequenties van het gedrag op de reisbestemming zelf (op het vlak van plaatselijk transport, energieverbruik, waterverbruik en dergelijke meer) omdat dat gedrag parallellen vertoont met de dagelijkse bezigheden. Over de invloed van de verplaatsing naar de bestemming is minder geweten (Gulyas e.a., 2006).

Een groot deel van de groep mensen die zich er terdege van bewust zijn dat het huidige massale gebruik van vliegtuigen onhoudbaar is, vertoont bovendien het fenomeen van de cognitieve dissonantie (wat ook een barrière is op het vlak van attitudes, zie Hoofdstuk 4). Indien men reizen én duurzaamheid belangrijk vindt, maar men verneemt dat intercontinentale vluchten een immense voetafdruk hebben, dan ontstaat er een conflict tussen beide overtuigingen. Men kan trachten deze nieuwe ideeën te integreren in het eigen denken (dat wellicht het reisgedrag in de duurzame richting zal dwingen). Als dat te moeilijk ligt, zal men de oorspronkelijke ideeën bijstellen. Dit betekent dat men voor zichzelf kan blijven reizen zonder een ondraaglijke interne spanning te moeten meedragen. De derde en minst wenselijke uitweg is dat men ecologische overwegingen voortaan op alle vlakken buiten beschouwing laat.

De weerstand tegen een ongemakkelijke waarheid is groot. Dit verklaart ook de kloof tussen de waarschuwingen vanuit de wetenschappelijke wereld over het huidige reisgedrag en de snelle stijging van het

aantal internationale vluchten per jaar. Hieronder zullen we uitgebreider duiden dat op reis gaan zo onlosmakelijk deel is geworden van een moderne levensvisie dat het bijzonder moeilijk is om louter aan de hand van kennisverhoging en sensibilisering het gedrag van mensen te wijzigen.

Een ander opvallend fenomeen in het reisgedrag van mensen is dat routineuze patronen overheersen. Verbeek en Mommaas (2006) stellen dat deze routinisering zowel bij de selectie van de bestemming als bij de activiteiten op de bestemming zelf optreedt. Hoewel toerisme geen dagelijkse praktijk is, blijkt uit onderzoek dat routines en gewoontes centraal staan bij de reiskeuze: transportmodus, lengte van het verblijf, accommodatietype en reisgezelschap. Zodra men de bestemming bereikt heeft, zetten de routineuze praktijken zich onverstoord verder. Wie thuis onduurzame gewoontes heeft, verandert daarin niet op reis, integendeel. Omgekeerd zetten mensen die thuis bewust omgaan met energie, water, mobiliteit en afval hun duurzame gewoontes op reis min of meer voort.

Alle vormen van gewoontegedrag zijn moeilijk te wijzigen, en dat geldt nog sterker voor routines die men heeft tijdens vakanties. Men vindt namelijk dat men heeft betaald voor comfort. Boodschappen rond zuiniger omspringen met verwarming, afkoeling, baden en hotelvoorzieningen die inbegrepen zijn in de prijs worden nogal vlug opgevat als pogingen om op betaalde luxe te beknibbelen.

Nog minder positief wordt het verhaal wanneer we de invloed van reizigers op de sociaal-culturele leefwereld van de autochtone bevolking onder de loep nemen. Zoals hierboven reeds aangehaald, botst de neiging van mensen om hun gewoontes, denkkaders, sociale normen en verwachtingen mee te nemen op reis vaak bijzonder pijnlijk met de leefwereld en normen van de plaatselijke samenlevingen, en dit soms in die mate dat samenlevingen conflictueus en ontheemd raken.

### Attitude

In de vorige hoofdstukken van dit boek stelden we al dat morele normen elk facet van ons leven beïnvloeden, ook mobiliteit en reizen. In dit verband vernoemden we in Hoofdstuk 5 al de auteur Wall (2005), die twee types van reizigers onderscheidt: zij die reizen als moreel gedrag percipiëren en zij die dat niet doen. Gössling deelt (2002b) vakantiegangers op in een drietal groepen, die als gevolg van hun mens- en wereldbeeld een andere manier van reizen kiezen, met een verschillende impact op ecologisch en cultureel vlak.

Neemt men de gevalstudie Zanzibar, dan ontmoet men in de eerste plaats de zogenaamde chartertoeristen die verblijven in grote hotels aan de oostkust. Zij hebben meestal een volledig ingevulde vakantie met begeleide uitstapjes en activiteiten, waaronder een safari in het binnenland van Tanzania. De tweede groep bestaat uit individuele rugzaktoeristen voor wie Zanzibar een relatief veilige rustplaats is na een tumultueuze trektocht door Oost-Afrika. De derde groep is beperkt. Het gaat om individuele reizigers, vaak Afrikanen, koraalrifduikers of culturele toeristen.

Het spreekt voor zich dat de eerste groep een veel grotere negatieve ecologische en culturele impact heeft dan de laatste twee groepen, enerzijds door de grootte van de groep en anderzijds door de verwachtingen en de reisformule. Toch hebben ook de twee laatste groepen in meerdere of mindere mate hun effect op zowel mens als milieu. Tot de laatste groep kan men bijvoorbeeld ook de zogenaamde ecotoeristen rekenen die 'vanuit ecologische bewogenheid' en nieuwsgierigheid ook wel een reis zouden wagen naar absurde bestemmingen als Antarctica.

Laten we in dit verband niet vergeten dat de keuze voor een welbepaalde reisbestemming een complex proces is waaraan rationele en emotionele aspecten verbonden zijn. Het zelfbeeld en de (groeps)identiteit, de levensvisies en overtuigingen, de morele kaders, de politieke en economische ontwikkelingen, het budget, status, enz. spelen allemaal mee in die keuze. In een verenigd Europa is een reis naar Portugal of Italië bijvoorbeeld wel interessant, maar niet meer vernieuwend of verrassend. Thailand, India, Nepal, Marokko, Brazilië, China en andere reisbestemmingen zijn de echte uitdagingen voor de (culturele) toerist.

De marketingsector heeft goed begrepen dat er in de maatschappij verschillende niches zijn die men op verschillende manieren moet bespelen. Nu een groeiende groep mensen begrijpt dat toerisme ecologisch en cultureel bijzonder schadelijk kan zijn, doen (alternatieve) reisorganisaties veel moeite om zich als 'duurzaam' te promoten. Natuurlijk is er een groot verschil tussen reisagentschappen die een 'duurzaam aanbod' hebben naast hun klassieke aanbod, en kleinere organisaties die vanuit een zekere maatschappelijke bewogenheid en voeling met de 'morele reiziger' een 'milieubewust' aanbod presenteren. De eerste groep touroperators heeft er eenvoudigweg een economisch voordeel bij om *green* te verkopen als een soort (status)merk. De tweede groep start weliswaar uit gedeeltelijk andere motivaties, maar vervalt in ontkenning van de realiteit van de zogenaamde ecoreizen.

Zo lezen we in een brochure van Joker, een Vlaamse alternatieve reisorganisatie die 'avontuurlijke groepsreizen' aanbiedt:

‘Duurzaam reizen dragen we hoog in het vaandel. Meer zelfs: ons reisconcept draait rond een aantal principes die duurzaam waren nog voor het begrip een modewoord werd!’ (Joker, 2008: 4)

Enkele pagina’s verder wordt dan een gecombineerde vliegtuig- en bootreis naar Antarctica aangeboden:

‘Joker en G.A.P. bieden je nu de kans om in de voetsporen te treden van deze stoutmoedige mannen [de eerste wetenschappers die het continent bezochten, nvda]. (...) Je wordt ondergedompeld in een uniek maar kwetsbaar ecosysteem. Veel van het wildleven vind je nergens anders terug.’ (Joker, 2008: 118)

De regelrechte inconsistentie tussen de zelfverklaarde aandacht voor duurzaamheid enerzijds en het ecologisch problematische aanbod anderzijds (klimaatimpact van transport, lokale verstoring van een inderdaad extreem kwetsbaar ecosysteem, enz.) spreekt boekdelen. Toch stelt men vast dat dit soort reizen in de lift zit, vaak bij een publiek dat zichzelf groen vindt.

Dit voorbeeld toont als geen ander de ernst van de problematiek aan. Ondanks een aantal inspanningen aan de aanbodzijde (toeristische industrie en overheden) om duurzaamheid te introduceren, is er weinig merkbare interesse aan de vraagzijde (de toeristen zelf) (zie bv. voor Nederland: Martens en Spaargaren, 2005). Volgens het onderzoek van Adriana Budeanu (2006) kiest slechts een extreem kleine minderheid van toeristen voor zogenaamd verantwoorde reispakketten, milieuvriendelijk vervoer of lokale producten, in weerwil van hun zelfverklaarde positieve attitudes ten aanzien van duurzaam toerisme.

Op het vlak van reizen is er sprake van een immense kloof tussen attitude en gedrag. Er is tot nu toe niet veel onderzoek gedaan dat deze kloof aan de *vraagzijde* bestudeert. Volgens ons wordt deze voornamelijk verklaard door het gangbare wereldbeeld en, in mindere mate, structurele belemmeringen, die we hieronder verder uitwerken. Zodra de bestemming vastligt, geven ook instrumentele attitudes heel vaak de doorslag. Tijd, gemak en kostprijs overheersen bij de keuze voor een trein-, auto-, fiets-, of vliegtuigreis.

Aangezien intercontinentaal reizen sterk opgang heeft gemaakt en een steeds belangrijker plaats inneemt in de toeristische sector, is de keuze voor het vliegtuig vanzelfsprekend geworden (zie ook Lohmann, 2004). Zschiegner en Yan (2006) onderzochten het verband tussen milieuvriendelijke attitudes en de bereidheid om te betalen voor duurzame

toeristische diensten. Hun conclusie luidt dat positieve attitudes ten aanzien van duurzaam toerisme niet overeenkomen met de economische voorkeur voor duurzame toeristische diensten. De bereidheid om te betalen voor duurzaam toerisme is laag.

### Wereldbeeld

Op dit niveau situeren we de barrières die voortvloeien uit de geldende sociale, culturele en ethische normen. In de huidige socio-culturele context is de verplaatsing naar de reisbestemming een noodzakelijk kwaad. Tijd is een schaars goed; men heeft een beperkt aantal vakantiedagen en men wil zoveel mogelijk zien en ervaren. Het onderweg zijn zelf heeft geen waarde. Trager en bewuster reizen naar verre reisbestemmingen vereist bijzondere maatregelen zoals een loopbaanonderbreking of een sabbatjaar tussen de studies en de professionele carrière. Hoeft het gezegd dat dit niet in elke sociaal-economische klasse, levensfase of baan haalbaar of betaalbaar is?

Reizen heeft niet alleen te maken met nieuwsgierigheid voor het andere. Voor velen is het een uitweg uit de dagelijkse sleur, stress, verplichtingen en beperkingen. Het christelijke arbeidsethos bepaalt nog steeds in grote mate de westerse tijdsbesteding. Voor een belangrijk deel put een Vlaming of een Nederlander zijn persoonlijke en maatschappelijke waarde uit zijn professionele bezigheden. De term 'hardwerkende Vlaming/Nederlander' is niet uit het niets in het politieke discours geslopen. Werken is een manier om eigenwaarde en maatschappelijke status te verwerven; werkloosheid wordt snel gepercipieerd als onwil, incompetentie, luiheid of ziekte. Werkloos zijn of professioneel aanmodderen, en zelfs thuis regelmatig een dagje luieren impliceren een schuldgevoel. Wie tijd over heeft, doet daar iets nuttigs mee: thuiswerk, vrijwilligerswerk, allerlei activiteiten in het verenigingsleven, sportbeoefening, hobby's, sociale activiteiten, *quality time* met de kinderen, enz. In dit verband is werkelijk tot (innerlijke) rust komen een hoog gewaardeerde zeldzaamheid.

In die zin is reizen steeds meer verbonden met de sfeer van welzijn en (psychische) gezondheid. Voldoende rust inbouwen in een jachtig leven is een prima manier om voor zichzelf te zorgen. Vakanties tussen de dagelijkse drukte schijnen de perfecte oplossing te zijn om niet volledig op te branden. Een dergelijke vakantie moet iets bijzonders zijn, iets waarvan men lang kan nagenieten. Dat deze noodzaak eigenlijk veel zegt over de fundamentele ontwrichting in ons dagelijks leven, wordt angstvallig verzwegen.

Bovendien wordt reizen sinds jaren gestimuleerd als de ideale manier om zichzelf verder te ontwikkelen. De confrontatie met het andere creëert inderdaad een kans om iets over onszelf te leren. Een bepaald type reizen geeft dan ook aanleiding om (periodiek) gelouterd terug naar huis te keren en – eventueel – in te zien dat onze oorspronkelijke levensstijl en zelfperceptie enige bijsturing verdienen. Door het verkopen van allerlei exotische symbolen, speelt de toeristische industrie volop in op de mentale noodzaak van mensen om rust te vinden. Gössling vat dit mooi samen in het volgende citaat:

‘Zanzibar wordt door het toerisme in de markt gezet als een tropisch paradijs, een gelukkigere, “betere” plaats, gekenmerkt door individuele vrijheid, vrede, een overvloed aan eten, en vrije seks. Uitgestrekte witte stranden, blauw water, groene palmbomen, vissers aan het werk, en *topless* of bikini dragende vrouwen zijn de bijbehorende symbolen, die worden gepresenteerd en aangeprezen. (...) Deze symbolen zijn uiteindelijk gebaseerd op het imago van een paradijs dat ontstond in de achttiende eeuw en dat tot op vandaag overeind blijft.’ (Gössling, 2002b: 540-541)

De zogenaamde meerwaarde of noodzaak van reizen wordt in feite dagelijks verkondigd, via populaire en culturele programma’s en reportages, via spelprogramma’s waarin je een reis kunt winnen, in Boodschappen van Algemeen Nut, in kranten of op allerlei voedingswaren. Zelfs door het drinken van fairtradekoffie kun je in supermarktketen Delhaize een heuse intercontinentale familiereis naar Costa Rica winnen. Reizen is iets onverdeeld positiefs, een must. Wie niet reist, is een anachronisme, is iemand die niet over de (tuin)muur wil gluren, die vastgeroest of zelfgenoegzaam is, die het financieel moeilijk heeft.

De vraag in dit verband is in hoeverre het bewustzijn aangaande de mondiale ecologische vraagstukken en Noord-Zuidproblemen een ander reisgedrag stimuleert. Ecotoerisme zou het milieubewustzijn en de ecologische kennis voeden, wat meteen het draagvlak zou vergroten voor duurzaam toerisme. Onderzoek suggereert evenwel dat een verhoogd milieubewustzijn helemaal niet hoeft te leiden tot ecologische attitudes en groen gedrag. In de realiteit lijkt eerder het tegenovergestelde waar te zijn. Dit leidt volgens het werk van Gössling (2002a) tot een paradoxale situatie: hoewel de relevante kennis bij vele reizigers toeneemt, neemt ook hun globale milieudruk toe. Milieubewustzijn leidt dan (ongewild en vaak onbewust) tot milieuvernietigend gedrag. Het voorbeeld van de Antarcticareizen spreekt boekdelen.

Ecotoerisme heeft nog een ander paradoxaal gevolg. Op verre reizen hebben mensen de kans om nationale parken, reservaten, botanische tuinen en andere te bezoeken. De wilde dieren die men er kan observeren, zijn in het Westen symbolen voor natuurlijkheid en vrijheid. In de parken zijn zij producten van menselijk beheer en bescherming, in plaats van symbolen van natuurlijke dreiging en gevaar. Krokodillen, gorilla's, leeuwen, olifanten en sinds kort ook pinguïns en ijsberen zijn dan ook razend populair bij ecotoeristen.

Dit fenomeen toont aan dat toerisme een resultaat is van gewijzigde verhoudingen tussen mens en natuur. Op zijn beurt versterkt toerisme deze verandering in de relaties. Bovendien veroorzaakt meer contact met bedreigde wildsoorten en preciaire natuurgebieden vaak het verlangen naar nog meer contact, waardoor de cirkel gesloten wordt. Bedreigde diersoorten worden nog meer in gevaar gebracht en uiteindelijk moeten zij een onderkomen vinden in georganiseerde wildparken. Zeldzaamheid wekt zo de interesse van een bepaalde groep toeristen, wat leidt tot nog grotere zeldzaamheid. Het voorbeeld van de unieke, maar uiterst kwetsbare diersoorten in Antarctica is pertinent.

Naarmate men meer reist, wordt de sociale identiteit van reizigers langzaam omgevormd tot een soort kosmopolitische constructie van het 'zelf'. Door veelvuldig onderweg te zijn en elders te vertoeven, verliest men de verbondenheid met het lokale en de plaatselijke betekenisgeving. Volgens Stefan Gössling (2002b) is toerisme in die zin een agent van de Moderniteit, waarbij personen worden losgerukt uit contexten en relaties met de natuur en het sociale. Het gevolg is dat kosmopolieten hun begrip en verantwoordelijkheid verliezen voor de ecologische grenzen van plaatsen. Dit vertaalt zich onder andere in een toenemend gebruik van natuurlijke grondstoffen en een grotere belasting van de afvalopnamecapaciteit van de ecosystemen.

Zoals hierboven al werd aangevoerd, leiden interculturele contacten soms culturele verandering in. Daarenboven veranderen deze contacten ook vaak de relatie van de gastbevolking met de omringende natuur. Aangezien het merendeel van de globale toeristen westerers is, heeft het westerse beeld van en de westerse omgang met de natuur in andere culturen een potentieel nadelige invloed. In westerse samenlevingen is de natuur een cultureel construct, zoals een dierentuin een afgebakend bos met uitgestippelde wandelpaden. Het contact met westerlingen introduceert een toenemende klemtoon op de markt, nieuwe inkomensbronnen en sociale veranderingen in ontvangende culturen. Dit kan uiteindelijk leiden tot een onthechting van de omgeving, die aanleiding geeft tot een

ander gebruik van natuurlijke rijkdommen en tot milieubelastende consumptiepatronen. Uiteindelijk resulteren de interculturele contacten jammer genoeg soms in de klassiek-westerse Cartesiaanse scheiding tussen cultuur en natuur, waarbij totaal vergeten wordt dat mens en natuur onlosmakelijk verbonden zijn in zowel welzijn als onwelzijn.

Samenvattend kunnen we stellen dat antropologisch onderzoek uitwijst dat een toenemend milieubewustzijn, reiservaringen, een kosmopolitisch wereldbeeld, een hogere scholingsgraad en een hoger inkomen allemaal aanleiding geven tot een situatie waar de drang om nog meer te reizen aangewakkerd wordt (Busch en Luberichs, 2001). Toerisme is dan inderdaad een zelfversterkend proces. Dit is de reden waarom Gössling suggereert dat duurzaam toerisme een *contradictio in terminis* is.

### Structuur

De structurele barrières dragen eveneens in belangrijke mate bij tot de bestending van de gangbare toeristische patronen. Om te beginnen is de economische prijsvorming helemaal scheefgetrokken. Relatief duurzame mobiliteitskeuzes (bv. de trein) worden financieel afgestraft; onduurzame keuzes (bv. het vliegtuig) worden financieel aangemoedigd. Minder kapitaalkrachtige mensen kiezen daarom niet voor het dure treinticket maar voor het goedkope vliegtuigzitzje.

Een tweede structurele barrière heeft te maken met een absoluut gebrek aan *all-in* duurzame toeristische alternatieven (in de sterke betekenis van het woord). We komen hier verder nog op terug.

Een derde belangrijke barrière vindt zijn oorsprong in het feit dat toerisme *big business* is, vele mensen werk verschaft en een inkomen biedt aan mensen uit armere landen. Het verzet tegen (grenzeloos) internationaal toerisme kan in die context niet op veel politieke steun rekenen, wat meteen de beperkingen aantoont van het huidige politieke stelsel, dat gericht is op de korte termijn en het behartigen van particuliere belangen. Wanneer men evenwel kijkt naar de cijfers over de vermeende economische voordelen van het toerisme, passen daar toch enkele kanttekeningen bij. Om te beginnen zou men een serieuze kosten-batenanalyse moeten maken. Wegen de voordelen op korte termijn op tegen de nadelen op de iets langere termijn (lokale problemen door 'overtourisme', globale problemen door mondiaal 'overtourisme', enz.)? De voordelen voor de lokale economie zijn ook helemaal niet zo evident. In vaktaal verwijst men naar het concept *leakage*. Daarmee refereert men aan het feit dat een groot deel van de toeristische inkomsten weglekt uit

het gastland vanwege het buitenlandse bezit van lokale hotels, bedrijven, enz. Volgens cijfers van het VN-milieuprogramma loopt het aandeel van deze *leakage* op tot 70 procent van de inkomsten in Thailand, 80 procent in het Caraïbische gebied en 40 procent in India (UNEP, 2001).

### *Transitiepaden naar duurzaam toerisme?*

Uit het voorgaande is gebleken dat de weg naar duurzaam toerisme geplaveid is met vele barrières. De toeristische sector heeft er zelf alle belang bij om volop mee te werken aan een duurzaamheidstransitie. Landschapsfactoren – zoals de nakende klimaatwijzigingen en de negatieve impact die deze zullen hebben op de aantrekkelijkheid van een groot aantal bestemmingen – vormen immers zelf een belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van deze sector, waarbij veel belanghebbenden nadelen kunnen ondervinden (zie bv. Williams en Ponsford, 2009), om van de gevolgen van piekolie nog maar te zwijgen.

Voor de toerismesector is de verduurzaming zo mogelijk nog moeilijker dan in de andere consumptiesectoren (wonen, mobiliteit en voeding). Bij transitie-management kijkt men typisch naar wat er zich reeds afspeelt in kleine alternatieve niches. Zijn er al alternatieve toeristische praktijken zichtbaar die zouden kunnen worden opgeschaald naar een regimenniveau? In de sectoren voeding, mobiliteit en zeker bij wonen en bouwen is dat veel meer het geval dan in de sector van het toerisme. Zelfs de alternatieve reisorganisaties bieden in de ‘sterke’ betekenis van het woord helemaal geen duurzaam toerisme aan. Integendeel. De vermeende cultureel en milieubewuste ‘ecoreizen’ die terug te vinden zijn in de typische brochures van niche-operators als Tierra Natuurreizen of Joker hebben in vele gevallen (cf. Antarcticareizen) een nog grotere – globale en lokale – milieu-impact dan de massatoerismepraktijken van grotere regimespelers, genre TUI Nederland, Neckermann of Thomas Cook (voor een kritische analyse van het ketenmanagement van TUI, zie Sigala, 2008).

Enkel op lokale schaal zie je enkele schuchtere stappen in de richting van duurzamer (trager en minder ver) toerisme. Zo is er in Nederland een zeer uitgebreid aanbod van fietsvakanties. In Vlaanderen verricht de organisatie Toerisme Vlaanderen op dit vlak goed werk. Deze vakanties zijn in de meeste gevallen echter niet de ‘hoofdvakantie’ van de toerist.

Een duurzaam aanbod van (internationale) toeristische producten moet nog bijna vanaf nul worden opgebouwd. Om te beginnen is er ook bijna geen vraag naar. Dit brengt ons bij het tweede probleem: zelfs als er een

uitermate duurzaam aanbod zou bestaan, waarom zouden consumenten er daadwerkelijk voor kiezen? Duurzame vakantiereizen krijgen uiterst moeizaam een plaats binnen de gangbare gedragsroutines van toeristen. De combinatie van reizen en duurzaamheid is immers slechts voor een extreem kleine minderheid van toeristen een relevant gegeven. Een transitie naar duurzaam toerisme – in de ‘sterke’ betekenis van het woord – vereist de parallelle ontwikkeling van duurzame systemen van vraag én aanbod. Het betreft een wederzijdse interactie waarbij de vraag naar duurzame vormen van toerisme leidt tot een verbetering van het aanbod en vice versa. Kritische burger-consumenten kunnen druk zetten op touroperators om hun aanbod radicaal te vergroenen (bekeken over de volledige levenscyclus conform de ‘sterke’ betekenis van duurzaam toerisme); touroperators moeten zelf proberen hun aanbod te vergroenen en te veralgemenen naar de minder bewuste consumenten.

Om dichterbij het vooropgestelde transitiebeeld te komen zullen naast een (per definitie trage) verschuiving in culturele normen en attitudes ook technologische, economische en structurele innovaties voorop moeten staan. Omdat we in deze bijdrage geïnteresseerd zijn in de ‘sterke’ betekenis van duurzaam toerisme, kijken we in eerste instantie het ecologische aspect van de transitie. Tabel 7.1 vat de verschillende veranderingsmogelijkheden samen. Het spreekt voor zich dat ook de culturele en economische elementen aan bod moeten komen.

### *Enable*

Duurzaam toerisme wordt pas mogelijk indien reisagentschappen zorgen voor een uitgebreid en aantrekkelijk duurzaam reisaanbod. Dit is het absolute vertrekpunt. Zoals herhaaldelijk aangegeven, is er hier nog heel veel werk aan de winkel. In de context van transitie management zouden het de alternatieve touroperators (bv. Tierra Natuurreizen, Joker) kunnen zijn die starten met proefprojecten en experimenten. Daarna kunnen die dan verder worden overgenomen door andere, meer traditionele reisorganisaties. Een verduurzaming van het aanbod heeft betrekking op, in dalende vorm van milieu-impact, de keuze van de bestemming en het transport ernaar, het type accommodatie waarin men verblijft en de (routineuze en bijzondere) activiteiten die men ter plaatse ontplooit. *Enabling*-maatregelen zullen moeten worden gekoppeld aan radicale veranderingen in prijsvorming, waarbij externe kosten worden geïnternaliseerd.

De impact van toerisme wordt in eerste instantie bepaald door de keuze van de vakantiebestemming: hoe verder en hoe meer afgelegen, hoe groter de globale milieu-impact is. Een drastische verbetering van

het aanbod van ecologisch duurzame en aantrekkelijke reisformules 'dicht bij huis' (bv. buurlanden) is cruciaal. Het concept van toerisme zal moeten worden heruitgevonden (Budeanu, 2006).

De voorgaande evolutie kan worden gekoppeld aan een overheidsbeleid dat is gericht op een *modal shift* in de transportkeuzes van en naar de bestemming (voor meer details, zie Hoofdstuk 5). Vooral voor het kortafstandsreizen is het essentieel dat het aanbod aan aantrekkelijk, vlot toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer (trein, bus, schip) drastisch opgevoerd wordt, zodat er minder behoefte is om te vliegen of met de privéwag en te reizen. Nieuwe of soms minder nieuwe formules als Taxistop, Interrail en Eurolines kunnen zorgen voor een kleine afname van de klimaatimpact van de transportcomponent van het toerisme.

De *modal shift* is om evidente redenen minder triviaal voor verreesstandsreizen. Voor het vliegtuig is er de eerstkomende decennia geen technisch alternatief, tenzij men bereid zou zijn om heel traag te reizen en het 'onderweg zijn' te herwaarderen (bv. via de trans-Siberische trein naar Oost-Azië). Op cultureel vlak kan dit alleen maar leiden tot meer respect voor lokale gevoeligheden. Verbeteringen in de efficiëntie van vliegtuigen zijn noodzakelijk maar onvoldoende om een serieuze bijdrage te leveren aan de duurzaamheidstransitie in de toeristische sector. De kleine winsten die op dat vlak worden geboekt (ordegrootte 20 procent, zie Kleiner, 2007), worden ongedaan gemaakt door de veel sneller stijgende consumptie van vliegtuigkilometers. Dit neemt niet weg dat een strikte regulering zou moeten worden opgelegd, waarbij producenten van vliegtuigen verplicht worden om de best beschikbare technologie in te zetten (bv. productnormen voor maximaal toelaatbare CO<sub>2</sub>-uitstoot per gevlogen kilometer).

Vervolgens is het essentieel dat het aanbod aan eco-efficiënte accommodaties (hotels, vakantiehuizen, campings, enz.) drastisch wordt uitgebreid. Op die manier kan de impact van het verblijf zelf gereduceerd worden. Het betreft maatregelen die ook voor de sector 'duurzaam wonen en bouwen' gelden: gebouwen met de best beschikbare energieprestaties (passiefhuistechnologie), efficiënt watergebruik, zuinige apparaten... Eens te meer gaat dit hand in hand met regulering waarbij productnormen gradueel worden opgetrokken. Met behulp van een proces van *choice editing* hoeft de consument daar zelfs helemaal niets van te merken; die krijgt namelijk alleen nog maar efficiënte keuzes voorgeschoteld. Een interessant concept is dat van het *Couch surfing*, waarbij mensen tijdens hun reis inwonen bij lokale mensen. Op die manier daalt uiteraard de milieudruk van het accommodatieaspect van het toerisme én is er ook een veel beter, respectvoller (inter)cultureel contact mogelijk.

Ook de impact van het transport op de vakantiebestemming zelf verdient de aandacht van de relevante *stakeholders*. Op dat vlak zijn er hier en daar al enkele interessante experimenten, zoals autovrije bestemmingen in Zwitserland, nieuwe mobiliteitssystemen in Oostenrijk, speciale treinformules en geïntegreerde trein-busalternatieven (Budeanu, 2006). Helaas blijft het momenteel vooral bij kleinschalige initiatieven die slechts met mondjesmaat de massamarkt bereiken.

Ten slotte betreft het ook een evolutie in de systemen van aanbod van lokale recreatieve activiteiten. Al te vaak hebben die een desastreuze ecologische impact: denk maar aan de weelderige golfterreinen in het midden van de woestijn, het parachutespringen of het diepzeeduiken (voor een overzicht van de impact van dergelijke activiteiten, zie Budeanu, 2006). Touroperators kunnen trachten om *low impact* recreatiemogelijkheden aan te bieden: musea, wandel- en fietsroutes (bv. waarbij rugzakken worden afgeleverd op de plaats van de overnachting), enz. Om enig succes te hebben, zal men er moeten voor zorgen dat die mogelijkheden ook echt aantrekkelijk zijn.

**Tabel 7.1** Een overzicht van de verschillende instrumenten voor een duurzaam toerisme

<b>Enable</b>	<b>Encourage</b>
<i>Keuze Bestemming:</i> aantrekkelijke all-in reisformules (lokaal, Europees)	Internaliseren van kosten van vliegen: kerosinebelasting; proefprojecten met individuele vliegtuigquota (uiteindelijk individuele koolstofkredietkaart)
<i>Transport naar bestemming:</i> <i>modal shift</i> door verbetering van aanbod van milieuvriendelijk en comfortabel openbaar vervoer & nieuwe transportmodellen (bv. taxistop, Eurolines, Interrail)	Internaliseren van kosten van ander transport: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Differentiële brandstofbelasting</li> <li>• Hoge parkeertarieven &amp; <i>congestion charge</i></li> <li>• Slimme kilometerheffing</li> </ul>
<i>Accomodatatie:</i> energie- en waterefficiëntie – <i>Couch surfing</i>	‘Vergroening’ auto’s, bussen, schepen (en vliegtuigen) en aanmoedigingsbeleid voor openbaar vervoer
<i>Lokale activiteiten:</i> aanbod van attracties met lage milieu-impact	Internalisering van kosten bij dagattracties
<b>Exemplify</b>	<b>Engage</b>
Consistentie programma’s op overheidszenders	Sensibilisering, Educatie voor Duurzame Ontwikkeling (EDO) en Toerisme
Consistent overheidsbeleid bij verschillende departementen	
Consistentie bij maatschappelijk middenveld, bedrijven, scholen en universiteiten	

### *Encourage*

Via het instrument *enabling* moeten duurzame alternatieven beschikbaar en vlot toegankelijk worden gemaakt. Om ervoor te zorgen dat deze daadwerkelijk worden opgenomen, zal men een prijspolitiek moeten voeren die dergelijke keuzes aanmoedigt en tegelijkertijd onduurzame keuzes financieel ontmoedigt. In het licht van de veelgeprezen ‘correcte marktwerking’ is dit niet meer dan normaal. Externe kosten moeten worden geïnternaliseerd. Voor een luxesector zoals ‘reizen’ is dit vanuit sociaal oogpunt trouwens minder problematisch. Het rechtlijnig doorrekenen van correcte prijzen ligt voor toerisme onzes inziens minder moeilijk dan voor elementaire basisbehoeften zoals wonen, energievoorziening of voeding. Bovendien weten we intussen dat reizen helemaal niet democratisch is, zeker niet als het op de internationale vlieguren aankomt.

**Vliegreizen.** Op het vlak van vliegtuigkilometers is er dringend werk aan de winkel. Op dit moment is kerosine nog steeds onbelast. Minimale CO<sub>2</sub>-belastingen\* zouden hier *stante pede* moeten worden ingevoerd in afwachting van internationale klimaatakkoorden waarin ook de vliegtuigsector wordt opgenomen, die dan aan strikte regels wordt gebonden. Op termijn zouden systemen van individuele vliegtuigquota (voor privégebruik) kunnen worden ingevoerd (zie ook Fleming, 2009). Via een dergelijk systeem kan men zowel ecologische effectiviteit (het totale aantal quota wordt gereguleerd) als sociale rechtvaardigheid bewerkstelligen. Mensen die namelijk meer willen vliegen dan hun rechtmatige aandeel, zullen zeer dure vliegtuigkilometers moeten kopen van mensen die ze niet opgebruiken. Op die wijze is er sprake van een herverdeling van rijkdom van rijk naar arm. Met een systeem van vliegtuigbelastingen is dit minder evident. Rijke mensen kunnen in dat geval naar believen blijven vliegen (de betaler vervuult) terwijl minder welgestelde toeristen meteen uit de boot vallen. Op korte termijn is het systeem van heffingen de enig haalbare oplossing. Het is dan wel absoluut noodzakelijk om de opbrengsten van dergelijke belastingen aan te wenden voor sociale herverdeling en ecologische verbeteringen.

Een dergelijk stelsel is zonder twijfel te verkiezen boven het nu in opgang zijnde, vrijblijvende kader van de zogenaamde compensatiefondsen. Dit is een systeem waarbij mensen per gevlogen kilometer een

---

\* In de praktijk is het momenteel juridisch niet toegelaten (door het akkoord van Chicago van 1944) om een CO<sub>2</sub>-belasting te heffen op internationale vluchten (Monbiot, 2007).

symbolisch bedrag storten aan een organisatie die dat geld investeert in maatregelen die de uitgestoten CO<sub>2</sub> zouden compenseren. Zo roept de alternatieve reisorganisatie Joker haar klanten op om hun vluchten te compenseren via het internationaal fonds GreenSeat ('Stop het opwarmen van de Aarde, maak van jouw stoel een groene stoel'), wat ze vandaag al standaard doet voor haar reisbegeleiders. Op het eerste gezicht lijkt dit misschien een stap in de goede richting. Helaas is dit bij nader inzien niet helemaal het geval.

CO<sub>2</sub>-compensatie gaat uit van de veronderstelling dat de CO<sub>2</sub>-emissies die vrijkomen bij het verbranden van de kerosine opnieuw geabsorbeerd worden door de groei van nieuwe aangeplante bomen (via het fotosyntheseprocess). Netto resultaat: geen CO<sub>2</sub>-uitstoot, althans volgens deze redenering. Het is verkeerd te denken dat de via biomassa opgeslagen CO<sub>2</sub> veilig en stabiel zou zijn. Het punt is en blijft dat men koolstof uit een zeer trage, geologische cyclus weghaalt en die via de verbranding van kerosine toevoegt aan een snelle, onstabiele biologische koolstofcyclus. Hittegedreven sterfte van bomen, bosbranden, slecht beheer of insectenplagen kunnen er immers allemaal voor zorgen dat de opgeslagen CO<sub>2</sub> opnieuw vrijkomt in de atmosfeer. Het is intussen voldoende gedocumenteerd dat hogere temperaturen tot gevolg kunnen hebben dat koolstofputten (*sinks*, zoals bossen) op een bepaald moment omslaan in koolstofbronnen (*sources*).

De volgende twee voorbeelden kunnen dat illustreren. De hittegolf in 2003 in Europa heeft geleid tot een vrijgave van CO<sub>2</sub> die even groot was als het gecumuleerde effect van 4 jaar koolstofopslag via vegetatiegroei (Ciais e.a., 2005). Een gelijksoortig proces, maar dan op veel grotere schaal, kan in de toekomst optreden in het Amazonewoud. Boven een bepaalde kritische drempelwaarde (geschat op 3-4°C opwarming van de Aarde, zie Lenton e.a., 2008) zou dit tropische regenwoud verdorren en dan een gigantische koolstofbron worden, wat zorgt voor een verdere versterking van de opwarming van de Aarde. Daarbij komt dat men ook rekening moet houden met een ander belangrijk klimaatfenomeen: het albedo-effect. Afhankelijk van de kleur van vegetatie is er meer of minder absorptie van zonne-energie. Dit betekent dat het vervangen van inheemse ecosystemen door nieuw aangeplante bossen een netto opwarmend effect kan hebben (vooral naar de poolstreken toe), ondanks de opslag van CO<sub>2</sub> in biomassa.

Daarnaast is er ook een belangrijk milieusociologisch argument tegen CO<sub>2</sub>-compensatie: het al vaak vernoemde reboundeffect. Door mensen de illusie te geven dat ze goed bezig zijn – klimaatneutraal vliegen via aanplanten van bomen – bestaat er een aanzienlijke kans dat ze nog

meer gaan vliegen, wat de eerder vernoemde problemen alleen maar versterkt (zie ook Verbeek en Tommaas, 2006). Conclusie: compensatiefondsen als GreenSeat en de Arnhemse KlimaatNeutraal Groep (recent gefuseerd met Greenseat) leveren op geen enkele wijze een structurele oplossing voor de klimaatimpact van internationaal vliegverkeer. Hoewel de aanpak van CompenCO<sub>2</sub> al een stuk beter is (steun aan duurzame ontwikkelingsprojecten in Afrika), bestaat de enige structurele oplossing in mechanismen die ervoor zorgen dat er minder wordt gevlogen. Daar zijn, zoals gezegd, twee manieren voor: de internalisering van de externe kostprijs van een vliegtuigticket of (op langere termijn) een systeem waarin iedereen evenveel individuele vliegtuigquota (in kilometers) krijgt toegekend, op basis van een acceptabel mondiaal totaal.

**Modal shift.** Los van de maatregelen die erop gericht zijn om vliegverkeer te ontmoedigen, is er ook een sturend prijsbeleid nodig dat de andere elementen van een *modal shift* inzake transport (meer openbaar vervoer) kan realiseren. Daarover hadden we het al uitvoerig in Hoofdstuk 5. Het betreft instrumenten als slimme kilometerheffingen, differentiële brandstofbelastingen en een financieel aanmoedigingsbeleid voor openbaar vervoer. Dat is de enige manier om ervoor te zorgen dat alternatieve reismodi goedkoper worden dan de minder duurzame, courante praktijken (vliegtuig, privéwagens, enz.).

### *Exemplify en engage*

Naast de harde E's – *enable* en *encourage* – zijn ook de zachte E's nodig, die zorgen voor de per definitie trage evolutie van de sociale normen en de attitudes. Om te beginnen is het belangrijk dat de overheid in deze materie consistent is. Op dit vlak is er nog veel werk aan de winkel. Denk maar aan het eerder vermelde voorbeeld van de regelrechte inconsistentie tussen een VRT-programma als *Iedereen Eco* enerzijds en een infotainmentshow als *Vlaanderen Vakantieland* waar men probleemloos intercontinentale reizen aanprijst. De *exemplify*-rol is trouwens ook relevant voor andere belangrijke spelers in de samenleving: men denke daarbij aan bedrijven, grote middenveldorganisaties of universiteiten. Hoe gaan zij bijvoorbeeld om met verre vliegreizen? Doen zij al het mogelijke om onnodige reizen te vermijden (bv. door *video conferencing*)? En wat gedacht van de exponentiële toename van het vliegverkeer bij studenten die in het kader van Erasmusprogramma's en andere internationale uitwisselingen vlot gebruikmaken van vliegreizen, meestal bij lagekostenmaatschappijen (zie bv. Upham en Jakubowicz, 2008)?

De *exemplify*-rol geldt zeker ook voor middelbare scholen. Ook zij hebben een belangrijke voorbeeldfunctie. De tendens naar schoolreizen per vliegtuig is ook daar langzaam ingezet. De spillover-effecten hiervan zijn mogelijkwerwijs problematisch. Ook voor de scholen is het belangrijk om na te denken over aangename, comfortabele alternatieven voor verre vliegreizen. Dat de inconsistentie ook volop aanwezig is in de uitgesproken progressieve delen van het maatschappelijk middenveld mag blijken uit het al vermelde voorbeeld van het fairtradekeurmerk Max Havelaar dat samen met commerciële partners reizen uitdeelt naar Costa Rica. Dit toont opnieuw aan hoe belangrijk het is dat ook de brede andersglobaliseringsbeweging zich een consistente totaalvisie eigen maakt, waarin de verschillende elementen (eerlijke handel, ecologie, sociale en culturele aspecten) op een harmonieuze wijze geïntegreerd worden.

Om sociale normen te laten veranderen is ook engagerende educatie zeer relevant. Het betreft een type van educatie voor duurzame ontwikkeling met handelingsperspectieven dat de klassieke, eendimensionale sensibilisering (overtuiging) overstijgt. Dit bevestigt meteen het belang van de complementariteit van de verschillende veranderingsinstrumenten (Budeanu, 2006).

### ***Tot slot***

Vanuit ecologisch standpunt overstijgen de hedendaagse toeristische patronen nu al elke acceptabele duurzaamheidsgrens en zijn die dus zeker niet veralgemeenbaar naar de hele wereldbevolking. Een verregaande duurzaamheidstransitie is nodig. Deze zal een combinatie moeten zijn van economisch-technologische én vooral cultureel-gedragsmatige veranderingen. Door dit hele hoofdstuk hebben wij een pleidooi gehouden voor een 'sterke' invulling van het concept duurzaam toerisme, waarbij men vertrekt vanuit de ecologisch-economische visie op duurzame ontwikkeling. Dit impliceert dat men in essentie ook rekening moet houden met de globale ecologische duurzaamheidsproblemen.

Uit dit hoofdstuk is gebleken dat de transitie naar een dergelijke vorm van 'sterk' duurzaam toerisme absoluut geen sinecure is. In tegenstelling tot de andere belangrijke sectoren (voeding, wonen/bouwen, mobiliteit) is het in het geval van toerisme veel moeilijker om een enthousiasmerend transitiebeeld naar voren te schuiven. In een begrensde, volle wereld zijn er namelijk beperkingen op wat er biofysisch mogelijk is voor een groeiende wereldbevolking.

Een *Leitbild* voor duurzaam toerisme impliceert (vanuit ecologisch oogpunt) minder vaak, minder ver, anders, verstandiger en trager reizen. Om dit beeld te 'verkopen' aan de man en de vrouw in de straat zal er moeten worden gewerkt aan de andere aspecten van een sociaal-rechtvaardige en ecologisch duurzame samenleving, waarbij men ervoor zorgt dat de immateriële levenskwaliteit drastisch verbetert. Op die manier is er ook minder reden om twee à drie keer per jaar de dagelijkse realiteit te ontvluchten via toeristische activiteiten. Anders en beter leven als noodzaak voor een veel duurzamer toerisme.