



# TERRA REVERSA

## Terra Reversa: Bouwstenen voor een duurzaamheidstransitie Deel IV – Reizen

*Peter Tom Jones & Vicky De Meyere & Els Keytsman*

*Anno 2008 bevindt de wereld zich in een ernstige sociale en ecologische duurzaamheids crisis. De titel van deze rubriek, Terra Reversa, verwijst naar de noodzaak van een totale systemische omkering van het courante wereldbeeld en de ondersteunende politieke, economische en technologische structuren, volgens de uitgangspunten van de ecologische economie. Op basis van wetenschappelijke vakliteratuur zal een stand van zaken aangegeven worden over mogelijke oplossingsgerichte modellen. Twee complementaire en elkaar versterkende strategieën zijn nodig: socio-technologische verandering en cultureel-gedragsmatige evoluties. We beseffen dat heel wat complexe barrières op het vlak van structuren, wereldbeeld, attitude en gedrag de vereiste veranderingen bemoeilijken. We hanteren het model van de 4 E's als richtsnoer voor een effectieve duurzaamheidstransitie: enable, exemplify, encourage, engage. Inzake onze consumptie zijn vier sectoren samen verantwoordelijk voor minstens 70 procent van onze totale milieu-impact: voeding, mobiliteit, wonen en recreatie/reizen<sup>1</sup>. In de vorige afleveringen van deze rubriek namen we al de sectoren voeding en mobiliteit onder de loep. In deze bijdrage bekijken we het consumptiedomein reizen: op welke manier doet zich de problematiek voor, wat zijn de barrières voor duurzaam toerisme, en hoe kunnen alle relevante stakeholders de 4 E's concreet realiseren? In de volgende en laatste aflevering van de rubriek herhalen we dezelfde oefening voor duurzaam wonen/bouwen.*

### **Inleiding**

Toerisme gaat hand in hand met de grootste migratiestroom in de geschiedenis van de mensheid.

Dit neemt niet weg dat momenteel minder dan 10 procent van de wereldbevolking deelneemt aan dit fenomeen. Het is echter net dat deel van de wereldbevolking dat over een groot besteedbaar inkomen beschikt. In 2007 werd volgens het VN-agentschap voor toerisme (UNWTO) wereldwijd 5 400 miljard euro uitgegeven door internationale toeristen. Andere berekeningen toonden aan dat internationaal toerisme in 2003 ongeveer 6 procent van alle geëxporteerde goederen en diensten vertegenwoordigde. In de EU zorgt het toerisme voor 4,3 procent van het BNP. De toeristische sector is niet alleen big business maar verschaft wereldwijd ook heel wat werk. Men schat dat vandaag de dag ongeveer 115 miljoen mensen rechtstreeks in de toeristische sector

zijn tewerkgesteld, of: 4 procent van de actieve wereldbevolking. Het spreekt voor zich dat onrechtstreeks nog heel wat andere mensen van deze sector leven. Zoals we in de volgende paragraaf uitvoeriger zullen bespreken, resulteert toerisme evenwel in een groot aantal ecologische (en culturele) problemen. Het volgende citaat van de Europese Commissie geeft dat ook ootmoedig toe:

'Uncontrolled tourism can have a number of negative impacts on the environment. It can lead to an over-exploitation of natural resources and generate significant increases in volumes of waste. It can also create irreversible changes to the landscape and historical and cultural heritage of regions'.<sup>2</sup>

Een van de grootste bedreigingen voor het toerisme vormt het toerisme zelf! Kijken we 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 1,56 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 van het toerisme 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 eigenlijk geen optie. Kleine verbeteringen inzake aanbod (bijvoorbeeld meer efficiënte vliegtuigen, energiebesparing in hotels etc.) zijn 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 Leitbild voor een duurzaam toerisme. Nadien kijken we naar de belangrijkste barrières voor duurzaam toerisme. In het afsluitende gedeelte denken we na over transitiepaden naar duurzaam toerisme. Het model van de 4E's doet hierbij opnieuw dienst als leidraad.

### **De snel stijgende impact van toerisme**

Zoals in de inleiding gesteld werd, verwacht men ongeveer een verdubbeling van het internationale toerisme tegen 2020. Op sociaal en economisch vlak biedt dit een aantal voordelen. Deze worden evenwel overschaduwd door de negatieve effecten. In wat volgt onderzoeken we de belangrijkste ecologische en culturele effecten van het hedendaagse toerisme.

#### *De ecologische gevolgen van het internationale toerisme*

Wat de ecologische impact van internationaal toerisme betreft, staat het buiten kijf dat het mobiliteitsaspect de meest kritische component is. Er is per definitie geen toerisme mogelijk zonder reizen. Een toename van het mondiale toerisme komt dan ook overeen met een toename in toerismegerelateerde mobiliteit. Het mobiliteitselement van het toerisme vertegenwoordigt tussen de 50 en de 75 procent van de totale ecologische impact van het toerisme. Hoe, en hoe ver men reist, is op dat vlak nóg belangrijker dan wat men effectief doet op de vakantiebestemming zelf. De algemene trend richting meer frequente, minder langdurige én verdere reisbestemmingen heeft een negatieve impact op het transportaspect van het toerisme. De opkomst van de meer exotische bestemmingen draagt hier duidelijk nog aan bij. In een vaak geciteerde publicatie in het tijdschrift *Ecological Economics* berekenden enkele milieuwetenschappers de ecologische voetafdruk van een reis naar de Seychellen. Deze eilandengroep in

de Indische oceaan stelt zich in de toeristische brochures voor 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 et al.<sup>3</sup> berekenden de totale milieu-impact van een gemiddelde tiendaagse reis die vertrekt vanuit een Europese luchthaven. Het resultaat van hun analyse is verbijsterend. De totale voetafdruk van deze reis (vliegtuig, ander transport, infrastructuur, voedsel, vrijetijdsbesteding enzovoorts inbegrepen) komt neer op een slordige 1,8 globale hectare per persoon; dit is ongeveer evenveel als het volledige eerlijke aardeaandeel dat beschikbaar is voor elke wereldburger..., per jaar wel te verstaan. Dit doorprijkt meteen heel de ballon van het *ecotoerisme*: van zodra er intercontinentale vlieguren aan te pas komen, wordt men hier rechtstreeks geconfronteerd met het conflict *luxeverlangens* versus *subsistentierechten*. Of nog: het feit dat ecotoerisme lokaal kan bijdragen aan ecologische duurzaamheid en sociale herverdeling, verdwijnt in het niets wanneer men de globale ecologische impact bekijkt van dit type van langeafstandstoerisme.

**Klimaatopwarming.** Een belangrijk gevolg van het mondiale toerisme behelst de klimaatimpact van de uitgestoten broeikasgassen. Het wereldwijde toerisme zou instaan voor ongeveer 5 procent van de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Deze emissies komen tot stand via het fossiele energieverbruik op het gebied van accommodatie (verblijf, airco, verlichting, voedsel, ontzilting van water enzovoort), de activiteiten die men lokaal uitoefent (bijvoorbeeld 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 samen) vormen een ernstig probleem. Men schat dat ongeveer de helft van de vliegtuigkilometers op het conto van de toerismesector kan worden geschreven.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> Bovendien is de klimaatimpact van vliegtuigemissies groter dan men zou aannemen. Naast de uitstoot van CO<sub>2</sub> produceren vliegtuigen ook gassen die de vorming van ozon promoten, een ander broeikasgas. De condensatiestrepen van vliegtuigen geven dan weer aanleiding tot de vorming van vederwolken (cirrus) die eveneens een opwarmend effect hebben. Als men dit alles bij elkaar optelt, dan komt men tot een netto opwarmingspotentieel dat 2 à 4 keer zo groot is dan wat louter door de CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt zou worden. Aangezien internationale luchtvaartemissies verwacht worden verder toe te nemen, voorspelt men dat, bij ongewijzigd beleid, de groei in de luchtvaartindustrie alle broeikasgasemissiereducties in de andere industriële sectoren in de komende decennia zal tenietdoen.<sup>6</sup> In toekomstige klimaatakkoorden zal het met andere woorden essentieel zijn om deze emissies aan banden te leggen. Een extra argument om stringente maatregelen te treffen binnen deze sector, is dat vliegtuigkilometers zeer ondemocratisch verdeeld zijn, zowel tussen als binnen landen. Mondiaal gezien is het vooreerst 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 zij slechts 15 procent van de wereldbevolking herbergen.<sup>7</sup>

---

**Een gemiddelde tiendaagse reis die vertrekt vanuit een Europese luchthaven, komt neer op een slordige 1,8 globale hectare per persoon; dit is ongeveer evenveel als het volledige eerlijke aardeaandeel dat beschikbaar is voor elke wereldburger..., per jaar wel te verstaan.**

---

Minder bekend is de ongelijke verdeling in de rijke landen. Een recente studie heeft bijvoorbeeld aangetoond dat, ondanks het succes van lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair en Easyjet, het gemiddelde inkomen van de vliegende populatie in het VK ongeveer 60 procent hoger ligt dan het algemene gemiddelde inkomen.<sup>8</sup>

Als gevolg van de globale opwarming - mede het gevolg van het snel in omvang toenemende toerisme - komen, paradoxaal genoeg, heel wat toeristische bestemmingen zelf in de verdrukking. Tal van gebieden worden gewoonweg te heet en te droog voor toekomstig toerisme: denk daarbij aan bepaalde gebieden in Zuid-Europa. Dit heeft uiteraard ook catastrofale gevolgen voor de lokale werkgelegenheid. In die zin vormt het toerisme van vandaag zelf (indirect) een gevaar voor het toerisme van de toekomst; een reden te meer om de sector te betrekken in een duurzaamheids transitie.

**Andere ecologische gevolgen.** Klimaatopwarming is uiteraard niet het enige ecologische gevolg van het toerisme. In een gedetailleerde publicatie maakte Stefan Gössling een bijna exhaustief overzicht van alle andere mondiale effecten, waaronder ook de culturele. Naast het energieverbruik en de ermee gerelateerde klimaatproblemen onderscheidt hij op ecologisch vlak het volgende: de veranderingen in landgebruik en landbeslag, de impact op biodiversiteit, de bijdrage aan de verspreiding van infectieziekten, en onduurzaam watergebruik. Op lokaal vlak komt daar ook nog de grootschalige afvalproductie bij.

Wijzigingen in landgebruik zijn essentieel voor het welslagen van toeristische activiteiten. Grote hoeveelheden aan landoppervlakte worden omgevormd voor toerisme-infrastructuur: land voor accommodatie, luchthavens, wegen, treinsporen, winkelcentra, parkeerzones, vakantiehuisen, golfterreinen, havens, enzoverder, evenals landoppervlakte voor de productie van voedsel, de berging van afval, waterzuivering enzovoort. De landoppervlakte om toerisme te ondersteunen is dus aanzienlijk groter dan de rechtstreeks bebouwde oppervlakte. Grote wijzigingen in landgebruik kunnen nefast zijn voor de stabiliteit en de veerkracht van lokale ecosystemen. Ongeremde toeristische ontwikkeling kan dan ook problematische gevolgen hebben voor de natuurlijke ecosystemen. Golfterreinen in tropische gebieden zijn wat dat betreft, met hun grote vraag naar water, meststoffen en pesticiden, een duidelijk voorbeeld van een absoluut onduurzame activiteit. Een gelijkaardige opmerking kan men geven over de vernietiging van ongeveer 75 procent van de duingebieden aan de mediterrane kust (sinds 1965) als gevolg van toerisme.<sup>9</sup> Naast het rechtstreeks landbeslag kan toerisme ook een indirecte impact hebben op de lokale ecosystemen. Een vaak voorkomend probleem is de kusterosie als gevolg van infrastructuurontwikkeling. Zo zouden de stranden in Bali (Indonesië) door het lokale toerisme ongeveer 2 tot 7,5 m per jaar verliezen.<sup>10</sup>

Toerisme heeft daarnaast ook een grote impact op de biodiversiteit. Menselijke mobiliteit heeft een massale uitwisseling van soorten teweeggebracht, welke op zijn beurt de biologische diversiteit en het functioneren van ecosystemen heeft beïnvloed. De belangrijkste manieren waarop soorten in nieuwe milieus geïntroduceerd worden, hebben betrekking op internationale handel, handel in levende organismen en transport als gevolg van toerisme. Toeristen kunnen een negatieve invloed hebben op het uitsterven van soorten, door de verstoring van natuurlijke habitats en het verzamelen of kopen van dierlijke en plantaardige soorten of producten. Denk maar aan de aankoop van souvenirs zoals koralen, doopvontschelpen, haaiantanden, opgezette dieren of tassen uit reptielenleer. Hierdoor verhoogt de druk op kwetsbare ecosystemen (bijvoorbeeld koraalriffen) of neemt de jacht op wilde dieren (bijvoorbeeld haaien) absoluut onduurzame vormen aan.

Internationaal toerisme zorgt ook (ongewild) voor de verspreiding van infectieziekten

organismen. Toeristen worden enerzijds zelf blootgesteld aan nieuwe infecties; anderzijds fungeren zij als 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 dertig nieuwe ziekteverwekkende organismen geïdentificeerd. Met de toename in het langeafstandstoerisme naar exotische, meer afgelegen gebieden, verhoogt de kans op tropische ziekten in de geïndustrialiseerde landen sterk. 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. Parallel stelt men ook vast dat de grotere populaties aan toeristen en de ermee gepaard gaande infrastructuur ook een enorme weerslag heeft op de lokale habitats van ziektedragende insecten en dieren. Zo zorgt de irrigatie van hotelgazons voor betere condities voor malariamuggen, met als gevolg dat de (niet-ingeënte) lokale bevolking plotseling het slachtoffer kan worden van malaria. Wetenschappers zijn het er over eens dat de indirecte effecten van toerisme op infectieziekten nog groter zijn dan de rechtstreekse impact. Zo draagt toerisme duidelijk bij tot de klimaatopwarming en fel wijzigende neerslagpatronen, die op hun beurt het habitatgebied van ziekteverwekkende insecten kunnen uitbreiden. Het gevolg daarvan is dat de risico's op infectieziekten verhogen (bijvoorbeeld malaria). Ten slotte moet men ook wijzen op de potentieel nadelige effecten van ziektekiemen van toeristen op uiterst

maagdelijke, en daardoor ook zeer kwetsbare ecosystemen. In die context is het gewoon onbegrijpbaar dat vandaag het toerisme naar (nog grotendeels) onbezoedelde gebieden als Antarctica zo'n hoge vlucht neemt. Bekijk maar eens een brochure van alternatieve reisorganisatoren waar dergelijke reizen worden aangeboden. Dat men die dan ook nog eens voorstelt als coreizen voor milieubewonderaars is ons inziens duidelijk een brug te ver. Het wordt dringend tijd dat men beseft dat het bezichtigen van biodiversiteit grote verstoringen kan veroorzaken; los nog van de klimaatimpact van het langeafstandstransport dat ervoor nodig is. Daar is dan ook absoluut niets *eco* aan.

Een laatste ecologische impactfactor van het toerisme is het beslag op kostbare watervoorraden. Het is inmiddels bekend dat dit blauwe goud in de toekomst een oorzaak zal zijn van grote geostrategische conflicten. Als gevolg van de globale opwarming zullen bovendien een heel aantal gebieden, vooral in het Zuiden, grotere problemen ondervinden op het vlak van watervoorziening. Als gevolg van het toerisme is er een verschuiving van het watergebruik, naar zones waar waterschaarste vandaag al een ernstig probleem vormt. Wanneer mensen in luxueuze hotels verblijven verbruiken zij bovendien veel meer water (direct en indirect) dan thuis. Het gemiddelde watergebruik van een toerist varieert van 240 liter tot zelfs 800 liter per persoon per dag in de meer luxueuze bestemmingen.<sup>11</sup>Vergelijk dit met het gemiddelde waterverbruik van een Vlaming: 108 liter per dag; deze patronen zijn gewoon onhoudbaar.

#### *Culturele gevolgen van toerisme*

Minder bekend dan de ecologische impact zijn de culturele gevolgen van massatoerisme in het Zuiden. Het gedrag dat toeristen tijdens hun verblijf in Zuidere bestemmingen tentoonspreiden, heeft belangrijke gevolgen voor het welzijn van de lokale gemeenschap. Verschillen in cultuur, status, economie en religie tussen gasten en gastheren, kunnen leiden tot spanningen en conflicten. Die resulteren mogelijkerwijs in een sociale verstoring in de lokale gemeenschap of in een negatieve

---

**Als gevolg van het toerisme is er een verschuiving van het watergebruik, naar zones waar waterschaarste vandaag al een ernstig probleem vormt.**

---

atmosfeer ten aanzien van toerisme.<sup>12</sup> Het gebrek aan respect voor de lokale sociale en religieuze waarden kan tot gevolg hebben dat er geweld en misdaad aan te pas komt. Meestal is het argeloze gedrag van toeristen niet te wijten aan doelbewuste pogingen tot kwetsen, dan wel aan een gebrek aan kennis over culturele gevoeligheden en verschillen. Dit maakt de gevolgen evenwel niet minder problematisch. Een duidelijk voorbeeld hiervan is het gedrag van toeristen in Zanzibar (Tanzania): reisbrochures promoten openlijk het toplless 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 omwille van het feit dat men tijdens het reizen vrijheid en ongebondenheid ten aanzien van lokale regels juist centraal acht. In de praktijk leidt dit ook al te gemakkelijk tot een superieur gevoel vanwege toeristen ten aanzien van de lokale, *primitieve* bevolking, zoals duidelijk tot uiting komt in de volgende uitspraken van enkele toeristen in Zanzibar:

'I don't know if the Africans can make it to manage this place'; 'they should improve their educational system'; 'they are slow here'; 'they feel like we can teach them something'; 'their way of life is primitive';<sup>13</sup>

Meer algemeen kan men ook de stelregel *Smart for some, dumb for all* te berde brengen. Zoals aangegeven in *Argus Milieumagazine*<sup>14</sup> heeft de exponentiële groei van het massatoerisme er de laatste veertig jaar voor gezorgd dat teveel mensen op dezelfde plaats, 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, dan verliest ze meteen ook haar aantrekkingskracht. Dit impliceert een ontwikkeling met negatieve gevolgen voor de lokale bevolking, de sector, de toeristen de leefomgeving zelf.

#### *Een Leitbild voor duurzaam toerisme?*

Uit het voorgaande is duidelijk gebleken dat het hedendaagse toerisme geconfronteerd wordt met een heel scala aan structurele duurzaamheidsproblemen. Het moet dus anders: geen incrementele optimalisatie, maar een ware, radicale transitie is het doel. De toeristische sector heeft er zelf alle belang bij om mee te werken aan zo'n duurzaamheidstransitie.

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 (het) is economisch rendabel.'<sup>15</sup>

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 uitgebreid betoogden,<sup>16</sup> zijn wij absoluut niet tevreden met deze voorstelling van zaken. Ecologische economen postuleren dat een gezonde economie (en dus ook toerisme) rechtstreeks afhankelijk is van een gezond functionerend Aarde-ecosysteem. Bij de *sterke* invulling van

duurzaamheid gaat men er vanuit dat de draagkracht van de aarde gerespecteerd moet worden. In dit geval komen globale duurzaamheidsproblemen prominent aan bod: de opwarming van de aarde als gevolg van de overbelasting van de CO<sub>2</sub>-opnamecapaciteit van de planeet, het snelle biodiversiteitsverlies en de structurele water- en voedseltekorten. Dit is een heel andere visie ten opzichte van de *zwakke* definitie van duurzaamheid waarbij economisch en natuurlijk kapitaal substitueerbaar zouden zijn. In het vervolg van dit artikel 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 vooreerst de *mondiale* draagkracht van de aarde respecteert, en tegelijkertijd ook expliciet rekening houdt met de *lokale* milieukwaliteit, het werkgelegenheidsaspect en de culturele impact van het toerisme.

De vraag luidt dan of er echt zoiets kan bestaan als werkelijk, *sterk* duurzaam toerisme. Volgens Stefan Gösslung is het antwoord op deze vraag negatief. Deze onderzoeker komt tot de conclusie dat toerisme een zelfversterkend proces is: hoe meer men op reis gaat, hoe meer men er verslaafd aan geraakt. Door dit schaafeffect neemt de consumptie en uitputting van natuurlijke grondstoffen wellicht ook toe. Gösslung concludeert: 'Sustainable tourism – the notion that its development can be managed in an environmentally neutral way – might thus be a contradiction in terms.'

Omdat op korte en middellange termijn het fenomeen toerisme zal blijven toenemen, blijft het essentieel om de milieu- en culturele impact van het hedendaagse toerisme drastisch te reduceren. In de context van een transitie is het van primordiaal belang om enthousiasmerende streefbeelden – Leitbilder – voor de toekomst naar voren te schuiven. Anders dan voor de sectoren voeding, wonen en mobiliteit is dit voor toerisme minder evident. Duurzaam toerisme vereist immers evoluties die net ingaan tegen de huidige trends. Het Leitbild voor duurzaam toerisme kan zich als volgt laten samenvatten: minder frequent, trager en/of minder ver reizen (minder vliegtuig en auto, meer trein en fiets), een langere tijdsduur per reis, toerisme dat economisch meer ten goede komt aan grotere delen van de lokale bevolking, en meer cultuurgevoeligheid bij het reizen naar landen met andere culturen en religies. Trager reizen naar verre bestemmingen laat sowieso meer ruimte om langzaam ondergedompeld te raken in nieuwe culturen, in tegenstelling tot het mondiale vliegverkeer dat toeristen in enkele uren pardoos in een heel andere wereld katapulteert. Naast minder frequent langeafstandstoerisme, komt het er dus op aan om aantrekkelijk, lokaal toerisme opnieuw ingang te doen vinden. Het spreekt voor zich dat hier een belangrijke rol is weggelegd voor touroperators. De overgang naar *duurzame productie en consumptie* (*sustainable production and consumption*, SCP in het jargon) vereist sowieso een systeembenadering. Zoals we zo dadelijk zullen zien, zijn de systeembarrrières voor meer duurzaam toerisme absoluut gigantisch. De transitie naar duurzaam toerisme zal een complex werk van lange adem zijn, waarbij *alle* stakeholders gemobiliseerd moeten worden: overheden, touroperators, toerismeconsumenten, het maatschappelijk middenveld, en internationale organisaties zoals UNWTO (*United Nations World Tourism Organization*).

---

**Duurzaam toerisme is een vorm van toerisme die vooreerst de *mondiale* draagkracht van de aarde respecteert, en tegelijkertijd ook expliciet rekening houdt met de *lokale* milieukwaliteit, het werkgelegenheidsaspect en de culturele impact van het toerisme.**

---

### Barrières voor duurzaam toerisme

In de eerste aflevering van deze rubriek gaven we al een uitvoerig overzicht van de vele types barrières, die maken dat de transitie naar duurzame productie en consumptie geen triviaal gegeven is. We maakten een onderverdeling op basis van het schema van Ken Wilber; daarin onderscheidde we barrières op het niveau van structuren, cultuur, attitude en gedrag. We passen dit analysekader nu toe op de sector toerisme.

#### Gedrag

Op het individueel gedragsniveau situeren 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 een heel aantal zware 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 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 alledaagsheid. Over de impact van de verplaatsing naar de bestemming is minder geweten.<sup>17</sup> Van de groep mensen die er zich terdege van bewust is dat het huidige, massale gebruik van vliegtuigen onhoudbaar is, vertoont bovendien een groot deel het fenomeen van de cognitieve dissonantie (wat ook een barrière is op het vlak van attitude; zie vorige afleveringen). Dit is een situatie waarin er een spanning ontstaat tussen de eigen overtuigingen en ideeën, en een nieuw feit dat men verneemt. 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 heeft op dat moment drie uitwegen: ofwel probeert men nieuwe ideeën te integreren in het eigen denken (die wellicht het reisgedrag in de duurzame richting zullen dwingen), ofwel zal men de oorspronkelijke ideeën wat bijstellen (wat betekent dat men kan blijven reizen zonder een ondraaglijke interne spanning hierover). De derde en minst wenselijke uitweg is dat men niet alleen ecologische overwegingen buiten beschouwing laat wat reizen betreft, maar dat men die ook achterwege laat voor de sfeer van de alledaagsheid. De laatste oplossing om het eigen wereldbeeld te harmoniseren, houdt dus in dat er een soort *spill-over-effect* plaatsvindt.

De weerstand tegen een ongelegen waarheid is groot. Dit verklaart ook de enorme 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 reizen zo inherent deel is geworden van een 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<sup>18</sup> schetsen dat deze routinisering zowel bij de selectie van de bestemming als bij de activiteiten op de bestemming zelf optreedt. Ondanks het feit dat toerisme geen dagdagelijkse praktijk is, blijkt uit onderzoek dat routines en gewoontes centraal staan bij de reiskeuze: de transportmodus, de lengte van het verblijf, het accommodatietype en het reisgezelschap. Zodra men de bestemming bereikt heeft, zetten de routineuze praktijken zich onverstoord verder. Wie thuis onduurzame gewoontes heeft, verandert daar op reis niet in, integendeel. Omgekeerd zetten mensen die thuis bewust omgaan met energie, water, mobiliteit en afval hun duurzame gewoontes min of meer verder op reis. 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 impact van reizigers op de sociaal-culturele leefwereld van de autochtone bevolking onder de loep nemen. Zoals hierboven reeds aangehaald, intervenueert de neiging van mensen om hun gewoontes, denkkaders en hun sociale normen en verwachtingen mee te nemen op reis, vaak bijzonder pijnlijk met de leefwereld en normen van de plaatselijke samenlevingen; soms in die mate dat samenlevingen conflictueus en ontheemd worden.

#### *Attitude*

In een vorige aflevering van deze rubriek stelden we al dat waarden, kaders en morele normen elk facet van ons leven beïnvloeden, ook mobiliteit en reizen. In dit verband vernoemden we Wall<sup>s19</sup> die twee types van reizigers onderscheidt: zij die reizen als moreel gedrag percipiëren en zij die dat niet doen. Gössling deelt ook 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 uitstappen 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 laatste twee 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 deze context niet vergeten dat de keuze voor een welbepaalde reisbestemming een complex proces is waaraan een hele resem 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, de status enzovoort, spelen alle 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. Mooi meegenomen is dat men zich vandaag toch wel kan onderscheiden met zulke ervaring op het curriculum vitae; men verwerft er (bedoeld of onbedoeld) sociaal aanzien en status mee.

De marketingsector heeft goed begrepen dat er verschillende niches zijn in de maatschappij, die men op verschillende manieren moet bespelen. Nu een groeiende groep mensen begrijpt dat toerisme ecologisch en cultureel bijzonder schadelijk kan zijn, getroosten (alternatieve) reisorganisaties zich veel moeite om *duurzaam reizen* te promoten. Natuurlijk is er een groot verschil tussen reisoperatoren die een *duurzaam aanbod* voorzien naast hun klassiek aanbod, en kleinere organisaties die

vanuit een zekere maatschappelijke bewogenheid en voeling met de *morele reiziger* een *milieubewust* aanbod presenteren. De eerste groep operatoren heeft er eenvoudig een economisch voordeel bij om *green* te promoten 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; deze hebben op de reisbestemming zelf een veel kleinere schadelijke impact op sociaal, cultureel en ecologisch niveau, maar deze winst wordt opgesoupeerd door de manier waarop men de verplaatsing naar de reisbestemming organiseert (denk aan de Seychellen, Antarctica of Nieuw-Zeeland).

Ondanks een aantal inspanningen aan de aanbodzijde, van toeristische industrie en overheden, om duurzaamheid te introduceren, is er weinig merkbare interesse aan de vraagzijde, vanuit de toeristen zelf. Volgens het onderzoek van Adriana Budeanu opteert 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.<sup>20</sup> Er is dus sprake van een immense attitude-gedragskloof op het vlak van reizen. Er is tot nu toe niet veel onderzoek gebeurd dat deze kloof aan de vraagzijde bestudeert. Volgens ons wordt deze voornamelijk verklaard door het gangbare wereldbeeld en door structurele belemmeringen; elementen die we hieronder verder uitwerken. Zodra de bestemming vastligt, geven ook instrumentele attitudes heel vaak de doorslag. Tijd, gemak en kostprijs primeren dus in de keuze voor een trein-, auto-, fiets-, of vliegtuigreis. Gezien intercontinentaal reizen sterk opgang maakte en een steeds belangrijker plaats inneemt in de toeristische sector, is de keuze voor het vliegtuig een schijnbare evidentie geworden. Lohmann stelt het als volgt: 'For a sustainable development, tourism needs a broad middle class of tourists, with time and money to travel'.<sup>21</sup> Zschiegner en Yan onderzochten het verband tussen milieuvriendelijke attitudes en de bereidheid om te betalen voor duurzame toeristische diensten. Hun conclusie is scherp: 'Positive attitudes towards sustainable tourism do not correlate with economic preferences for sustainable tourism services. Willingness to pay for sustainable tourism services is low.'<sup>22</sup>

#### *Wereldbeeld*

Op collectief-subjectief 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 gezien en ervaren hebben. 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 job haalbaar noch 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 katholieke arbeidsethos is nog steeds een fundament dat veel van de Vlaamse tijdsbesteding stuurt. Voor een belangrijk deel put een Vlaming zijn persoonlijke en maatschappelijke waarde uit zijn professionele bezigheden. De *hardwerkende Vlaming* is niet uit het niets in het politieke discours geslopen. Werken is een manier om zelftrots 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 niksen impliceren een schuldgevoel. Wie tijd over heeft, doet daar iets nuttigs mee: huiswerk, vrijwilligerswerk, allerlei activiteiten in

het rijke Vlaamse verenigingsleven, sportbeoefening, hobby's, sociale activiteiten of quality time met de kinderen. In deze context 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 om niet volledig op te branden. Zo'n vakantie moet iets bijzonder zijn, iets waarvan men lang kan nagenieten. Dat deze noodzaak eigenlijk veel zegt over een fundamentele ontwrichting in ons dagelijks leven, wordt angstvallig doodgezwegen. Bovendien wordt reizen sinds jaren gepromoot als de ideale manier om zichzelf verder te ontwikkelen. De confrontatie met het andere creëert inderdaad een kans iets over onszelf te leren. Een bepaald soort reizen geeft dan ook aanleiding om (periodiek) gelouterd terug naar huis te keren en – eventueel – in te zien dat onze oorspronkelijke levensstijl en zelfperceptie wat bijsturing verdienen. De toeristische industrie speelt volop in op de mentale noodzaak van mensen om rust te vinden, door het verkopen van allerlei exotische symbolen. Fagan vat dit mooi samen in het volgende citaat:

'Zanzibar is marketed by tourism as tropical paradise, a happier, *better* place characterised by individual freedom, peace, abundance of food, and free sex. Extensive white beaches, blue waters, green palm trees, fishermen at work, and topless or bikini-wearing women are the corresponding symbols, which are presented and marketed (...) These symbols are ultimately built on the image of paradise that came into being during the 18th century and still persists today'.<sup>23</sup>

De zogenaamde meerwaarde of noodzaak van reizen wordt in feite dagelijks verkondigd, via populaire en culturele programma's en reportages, spelprogramma's waarin je een reis kunt winnen, in Boodschappen van Algemeen Nut, in kranten, op allerlei voedingswaren die we dagelijks gebruiken.

Zelfs door het nuttigen van fairtradekoffie kan je in Delhaize vandaag een heuse intercontinentale familiereis naar Costa Rica winnen. Reizen is iets onverdeeld positiefs, een must zelfs. Wie niet reist is een anachronisme, iemand die niet over de (tuin)muur wil gluren, iemand die is vastgeroest of zelfgenoegzaam is, of iemand die het financieel moeilijk heeft.

De vraag in deze context is in hoeverre het bewustzijn inzake de mondiale ecologische duurzaamheidsvraagstukken en Noord-Zuidproblemen 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 dito gedrag. In de realiteit lijkt veeleer het tegenovergestelde waar te zijn. Dit leidt volgens het werk van Gössling tot een paradoxale situatie: hoewel de relevante kennis bij vele reizigers toeneemt, neemt ook hun globale milieudruk toe.<sup>24</sup> Milieubewustzijn leidt dan (ongewild en vaak onbewust) tot milieuvernietigend gedrag: het voorbeeld van de Antarcticareizen spreekt wat dat betreft boekdelen.

Ecotoerisme heeft nog een ander paradoxaal gevolg. Op verre reizen hebben mensen de kans om nationale parken, reservaten, botanische tuinen en dergelijke meer, te bezoeken. De wilde dieren die men er kan observeren zijn in het Westen symbolen voor natuurlijkheid en vrijheid. Ze zijn 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

---

**Onderzoek suggereert dat een verhoogd milieubewustzijn helemaal niet hoeft te leiden tot ecologische attitudes en dito gedrag.**

---

razend populair bij ecotoeristen. Dit fenomeen toont aan dat toerisme een resultaat is van gewijzigde relaties 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 van dit proces gesloten wordt: bedreigde diersoorten worden nog meer in gevaar gebracht - en uiteindelijk moeten zij een onderkomen vinden in georganiseerde wildparken. Met andere woorden: zeldzaamheid wekt de interesse van een bepaalde groep toeristen, wat leidt tot nog grotere zeldzaamheid.

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 is toerisme in die zin een agent van de moderniteit, waarbij personen worden losgerukt uit contexten en relaties met de natuur en het sociale. De consequentie is dat kosmopolieten hun begrip en verantwoordelijkheid verliezen voor de ecologische grenzen van locaties. Dit vertaalt zich onder andere in een toenemend gebruik van natuurlijke grondstoffen en een grotere belasting van de afvalopnamecapaciteit van de ecosystemen.

Zoals hierboven reeds 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 westers is, heeft het westerse beeld van, en de omgang met de natuur in andere culturen een potentieel dramatische invloed. In westerse samenlevingen is de natuur een cultureel construct, zoals een zoo of 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 verhoogde 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 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.<sup>25</sup> Toerisme is dan inderdaad een zelfversterkend proces: dit is de reden waarom Gössling suggereert dat duurzaam toerisme een *contradictio in terminis* is.

#### *Structuur*

De barrières op het vlak van structurele gegevens zijn immens.

Vooreerst is de economische prijszetting vandaag helemaal scheefgetrokken: relatief duurzame mobiliteitskeuzes (bijvoorbeeld de trein) worden financieel afgestraft; onduurzame keuzes (bijvoorbeeld het vliegtuig) worden financieel aangemoedigd. Vele, minder kapitaalkrachtige mensen kiezen daarom niet voor het dure treinticket maar voor het goedkope vliegtuigzitzje. Men moet maar eens de oefening maken om bij een touroperator een treinticket richting Zuiden van Frankrijk te bestellen en de prijs te vergelijken met een onlinebooking bij Ryanair. Externe kosten worden absoluut niet geïnternaliseerd. In de huidige economie gebeurt net het omgekeerde: kosten worden afgewenteld op de rest van de wereld en de toekomstige generaties. Het succes van lagekostenmaatschappijen als Ryanair is een aanfluiting voor iedereen die werkt aan een duurzamere wereld.

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 er verder nog op terug.

Een derde belangrijke barrière vindt zijn oorsprong in het feit dat toerisme big business is, veel 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; dit toont meteen de beperkingen aan van het huidige politieke stelsel, gericht op de korte termijn en het behartigen van particuliere belangen. Kijkt men evenwel naar de cijfers inzake de vermeende economische voordelen van het toerisme, dan passen daar toch enkele kanttekeningen bij. Vooreerst zou men een ernstige 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* enzovoort)? De voordelen voor de lokale economie zijn ook helemaal niet zo evident. In jargon verwijst men naar het concept *leakage*. Daarmee refereert men aan het feit dat een groot deel van de toeristisch inkomsten weglekt uit het gastland; dit vanwege het buitenlandse bezit van lokale hotels, bedrijven... 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.<sup>26</sup>

#### Welke strategie voor duurzaam toerisme?

Uit het voorgaande is gebleken dat de weg naar duurzaam toerisme geplaveid is met een complexe mix aan barrières. Zoals al herhaaldelijk gesteld, heeft de toeristische sector er zelf alle belang bij om volop mee te werken aan een duurzaamheidstransitie. Landschapsfactoren, zoals de nakende klimaatwijzigingen en de nefaste impact die deze zullen hebben op de aantrekkelijkheid van een heel aantal bestemmingen, vormen immers zelf een belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van deze sector: heel wat belanghebbenden kunnen er nadelen van ondervinden. De transitie zal dus een multi-actorproces moeten zijn, waarbij alle relevante stakeholders moeten worden betrokken.

Voor de sector toerisme 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 regimeniveau? In de sectoren voeding, mobiliteit en zeker bij wonen en bouwen, is dat veel meer het geval dan in de toerismesector. Zelfs de alternatieve reisorganisaties van vandaag bieden in de *sterke* betekenis van het woord helemaal geen duurzaam toerisme aan. Integendeel: de vermeende cultuur- en milieubewuste *ecoreizen* die terug te vinden zijn in de typische brochures van nicheoperators als Tierra Reizen of Joker hebben in vele gevallen (denk aan Antarcticareizen) een nog grotere globale milieu-impact dan de massatoerismepraktijken van heel wat grotere regimespelers, genre Neckerman, Thomas Cook of JetAir. Enkel op lokale schaal (bijvoorbeeld Toerisme Vlaanderen) zie je hier en daar al enkele schuchtere stappen richting duurzamer (trager en minder ver) toerisme.

Een duurzaam aanbod van toeristische producten moet nog bijna vanaf nul worden opgebouwd. Een van de redenen waarom er vandaag amper een duurzaam

---

**Een duurzaam aanbod van toeristische producten moet nog bijna vanaf nul worden opgebouwd. Een van de redenen waarom er vandaag amper een duurzaam toeristisch aanbod bestaat, is dat er ook bijna geen vraag naar is.**

---

toeristisch aanbod bestaat, is dat er ook bijna geen vraag naar is. Dit brengt ons bij het tweede probleem: zelfs als er een uitermate duurzaam aanbod zou bestaan, dan nog is het helemaal niet zeker dat consumenten er effectief voor zouden kiezen. Duurzame vakantie reizen krijgen uiterst moeizaam een plaats binnen de gangbare gedragsroutines van toeristen. De combinatie 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 dus 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 burgers/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 mainstreamen naar de minder bewuste consumenten. Om dichterbij te komen bij het vooropgestelde *Leitbild* zullen naast een (per definitie trage) verschuiving in culturele normen en attitudes ook technologische, economische en structurele innovaties voorop moeten staan. Het spreekt voor zich dat een meervoudige aanpak nodig is. In de drie vorige afleveringen van deze rubriek hebben we al uitvoerig aandacht besteed aan het belang van een weloverwogen, multidimensionale aanpak van de duurzaamheidsproblematiek. We spraken daar over het 4E-model: enable, exemplify, encourage, engage. Ook op het vlak van duurzaam toerisme loont het de moeite dit model gedetailleerd uit te werken. De verschillende instrumenten moeten zorgen voor elkaar versterkende veranderingen op het vlak van technologie, economie, instituties, routines, sociale normen en waardesystemen. Omdat we in deze bijdrage geïnteresseerd zijn in de *sterke* betekenis van duurzaam toerisme, kijken we in wat volgt prioritair naar het ecologische aspect van de transitie. Het spreekt voor zich dat ook de culturele en economische elementen aan bod moeten komen.

**Een duurzamer aanbod heeft betrekking op de keuze van en het transport naar de bestemming, het type accommodatie waarin men verblijft en de (routineuze en bijzondere) activiteiten die men ter plaatse uitoefent.**

#### **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 (bijvoorbeeld Tierra Reizen, Joker) moeten zijn die starten met pilootprojecten en

experimenten. Nadien kunnen die dan verder worden opgeschaald naar andere, meer mainstreamreisorganisaties. Een duurzamer aanbod heeft, in dalende vorm van milieu-impact, betrekking op de keuze van en het transport naar de bestemming, het type accommodatie waarin men verblijft en de (routineuze en bijzondere) activiteiten die men ter plaatse uitoefent. Enablingmaatregelen zullen gekoppeld moeten worden met radicale evoluties inzake prijszetting waarbij externe kosten worden geïnternaliseerd.

De impact van het toerisme wordt vooreerst bepaald door de keuze van de vakantiebestemming zelf. Hoe verder en hoe meer afgelegen die is, hoe groter de globale milieu-impact zal zijn. Een drastische verbetering van het aanbod van ecologisch duurzame en aantrekkelijke reisformules *dichtbij* huis (bijvoorbeeld buurlanden) is dus cruciaal. Het concept van toerisme zal in zekere zin moeten heruitgevonden worden 'with sustainable tourism as a core design parameter, secure customer satisfaction and cost/value ratio, (which) match(es) people('s) motivation to travel.'<sup>27</sup>

Dit 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 vorige aflevering van deze rubriek over de sector *mobilititeit*). Vooral voor het kortereafstandsreizen is het essentieel dat het aanbod aantrekkelijk, vlot toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer (trein, bus, of schip) drastisch opgewaardeerd wordt, zodat er minder behoefte is om te vliegen of met de privéwagens te reizen. Op het vlak van de transportcomponent van toerisme, kunnen nieuwe, of soms minder nieuwe formules als Taxistop, Interrail en Eurolines, zorgen voor een kleine afname van de klimaatimpact.

De *modal shift* is om evidente redenen minder triviaal voor verreafstandsreizen. Voor het vliegtuig is voor de eerstkomende decennia geen technisch alternatief, tenzij men bereid zou zijn om heel traag te reizen en het *onderweg zijn* te herwaarderen (bijvoorbeeld 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 absoluut onvoldoende, om een ernstige bijdrage te leveren aan de duurzaamheids transitie in de toeristische sector. De kleine winsten die vandaag op dat vlak worden geboekt, worden compleet opgepeuzeld door de veel sneller stijgende consumptie van vliegtuigkilometers. Dit neemt niet weg dat men een strikte regulering zou moeten opleggen, waarbij vliegtuigproducenten verplicht worden om de best beschikbare technologie in te zetten (met een minimale CO<sub>2</sub>-uitstoot per gevlogen kilometer).

Vervolgens is het essentieel dat het aanbod aan eco-efficiënte accommodaties (hotels, vakantiehuizen, campings,...) 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* zouden moeten 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. Via 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*,<sup>28</sup> 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. Ook hier is het cruciaal dat er een duurzaam aanbod wordt gecreëerd. 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. 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 en diepzeeduiken, of het *bewonderen* van de pinguïnkolonies op Antarctica (voor een overzicht van de impact van dergelijke activiteiten: zie referentie <sup>29</sup>). Touroperators kunnen trachten om lage-impactrecreatiemogelijkheden te creëren: wandel- en fietsroutes, musea, rafting,... Om enig succes te hebben, zal men er moeten voor zorgen dat die ook effectief aantrekkelijk zijn:

---

**Op termijn zouden systemen van individuele vliegtuigquota (voor privégebruik) kunnen worden ingevoerd. Via een dergelijk systeem kan men zowel ecologische effectiviteit (het totale aantal quota wordt gereguleerd) als sociale rechtvaardigheid bekomen.**

---

Tabel 1: Een overzicht van de verschillende instrumenten voor een duurzaam toerisme

Enable	Encourage	Exemplify	Engage
<i>Keuze Bestemming:</i> aantrekkelijke all-inreisformules (lokaal, Europees)	Internaliseren van kosten van vliegen: kerosinetaks; pilootprojecten met individuele vliegtuigquota (uiteindelijk: individuele koolstofkredietkaart)	Consistente programma's op overheidszenders	Sensibilisatie, Educatie voor Duurzame Ontwikkeling (EDO) en Toerisme
<i>Transport naar bestemming: 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 brandstoftaks</li> <li>• Hoge parkeertarieven &amp; <i>congestion charge</i></li> <li>• Slimme km-heffing</li> </ul>	Consistent overheidsbeleid bij verschillende departementen	
<i>Accommodatie:</i> energie- en waterefficiëntie – <i>couch surfing</i>	<i>Vergroening</i> wagens, bussen, schepen (en vliegtuigen) en aanmoedigingsbeleid voor openbaar vervoer	Consistentie bij maatschappelijk middenveld, bedrijven, scholen en universiteiten	
<i>Lokale activiteiten:</i> aanbod van attracties met lage milieu-impact	Internalisering van kosten bij dagattracties		

### Encourage

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

**Vliegvluchten.** Op het vlak van vliegtuigkilometers is er alleszins dringend werk aan de winkel. Vandaag is kerosine nog steeds onbelast. Minimale CO<sub>2</sub>-belastingen zouden hier stante pede moeten worden ingevoerd, in afwachting van internationale klimaatakkoorden waarin de vliegtuigsector wordt geïntegreerd en strikt gereguleerd. Op termijn zouden systemen van individuele vliegtuigquota (voor privégebruik) kunnen worden ingevoerd. Via een dergelijk systeem kan men zowel ecologische effectiviteit (het totale aantal quota wordt gereguleerd) als sociale rechtvaardigheid bekomen. Mensen die namelijk meer willen vliegen dan hun rechtmatig aandeel,



zullen immers 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 vliegtuigtaksen is dit minder evident: rijke mensen kunnen in dat geval naar believen blijven vliegen (de betaler vervuilt) terwijl minder welgestelde toeristen meteen uit de boot vallen. Op korte termijn is het systeem van heffingen evenwel de enige realistische oplossing. Het is dan wel absoluut noodzakelijk om de opbrengsten van dergelijke taksen aan te wenden voor sociale herverdeling en ecologische verbeteringen.

Een dergelijk systeem is alleszins te verkiezen boven het vrijblijvende kader van de zogenaamde koolstofaf laten, dat nu in opgang is: mensen storten per gevlogen kilometer een symbolisch bedrag aan één of andere organisatie; die investeert het geld dan in maatregelen die de uitgestoten CO<sub>2</sub> zouden compenseren. Het wordt tijd dat de mythe van CO<sub>2</sub>-compensatie definitief wordt doorprikt. Daar zijn twee complementaire redenen voor te geven: een wetenschappelijke en een sociologische.

Vooreerst, de wetenschappelijke reden. CO<sub>2</sub>-compensatie gaat uit van de simplistische veronderstelling dat de CO<sub>2</sub>-emissies die vrijkomen bij het verbranden van de kerosene, opnieuw geabsorbeerd worden door de groei van nieuwe aangeplante bomen (via het fotosyntheseprocess). Nettoresultaat: geen CO<sub>2</sub>-uitstoot; althans volgens deze redenering. Het is evenwel volstrekt foutief om 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 kerosene toevoegt aan een snelle, onstabiele biologische koolstofcyclus. Hittegedreven sterfte van bomen, bosbranden of insectenplagen kunnen er immers 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*). Twee voorbeelden. De hittegolf in 2003 in Europa leidde tot een vrijgave van CO<sub>2</sub> die even groot is als het gecumuleerde effect van vier jaar koolstofopslag via vegetatiegroei.<sup>30</sup> Een gelijkaardig proces, maar dan op veel grotere schaal, kan in de toekomst optreden in het Amazonewoud. Boven een bepaalde kritische drempelwaarde (geschat op 3 à 4 graden Celsius globale opwarming) zou dit tropisch regenwoud een koolstofbron worden, wat zorgt voor een versterking van de globale opwarming. Daarbij moet men ook rekening 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 aan te geven: het zogenaamde *reboundeffect*. Door mensen de illusie te geven dat ze goed bezig zijn (klimaatneutraal vliegen via het aanplanten van boompjes) bestaat er een aanzienlijke kans dat ze nog meer gaan vliegen, wat de eerder vernoemde problemen alleen maar versterkt (zie ook: referentie<sup>31</sup>). Conclusie: compensatiefondsen als *Greenseats* zijn fundamenteel problematisch. 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 er voor zorgen dat er minder wordt gevlogen. Daar zijn, zoals gezegd, twee manieren voor: ofwel zorgt men voor de internalisering van de externe kost van een vliegtuigticket; ofwel gaan we (op langere termijn) naar een systeem waarin iedereen evenveel individuele vliegtuigquota (in kilometers) krijgt toegekend.

*Modal shift*. Los van de maatregelen die erop gericht zijn het vliegverkeer te ontmoedigen, is er ook een sturend prijsbeleid nodig, om ervoor te zorgen dat de andere elementen van een *modal shift* inzake transport (meer openbaar vervoer) kunnen worden gerealiseerd. Daarover hadden we het al uitvoerig in de vorige aflevering van deze rubriek. Het betreft instrumenten als slimme kilometerheffingen, differentiële brandstoftaksen 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, privéwagen enzovoort).

### Exemplify en engage

Naast de harde E's – enable en engage – zijn er ook zogenaamde zachte E's nodig. Die moeten vooral zorgen voor de evolutie van de sociale normen en de attitudes. Daarbij moet men rekening houden met het feit dat dit per definitie een traag proces is. Culturele veranderingen gebeuren niet van vandaag op morgen.

In de context van toerisme zijn de zachte E's misschien net iets minder belangrijk dan bij de andere sectoren zoals voeding, dagelijkse mobiliteit en wonen/bouwen. Toch mag men het belang ervan niet onderschatten. Vooreerst is het uitermate cruciaal 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 per vliegtuig promoot. Milieusociologisch onderzoek heeft aangetoond dat bij vele publieksegmenten dergelijke inconsistente vanwege de overheid, een nefaste invloed heeft op het concrete gedrag van mensen. De *exemplify*-

*rol* is trouwens ook relevant voor andere belangrijke spelers in de samenleving: men denke daarbij aan bedrijven of universiteiten. Hoe gaan zij bijvoorbeeld om met verre vliegreizen? Doen zij al het mogelijke om onnodige reizen te vermijden (door bijvoorbeeld videoconferencing)? Hetzelfde geldt voor scholen. Ook zij hebben een belangrijke voorbeeldfunctie. De tendens naar vliegreizen is ook daar langzaamaan ingezet. De *spill-over-effecten* hiervan zijn mogelijk problematisch. In die zin is het ook voor hen 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, die 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 *correcte* wijze geïntegreerd worden.

Om sociale normen te laten veranderen is ook engagerende educatie zeer relevant. Het betreft een type van doorgedreven educatie voor duurzame ontwikkeling mét handelingsperspectieven, dat de klassieke, ééndimensionale sensibilisering (het overtuigen) overstijgt. Van dat laatste type informatieoverdracht is namelijk gebleken dat dit weinig effect heeft. Dit bevestigt meteen het belang van de complementariteit van de verschillende veranderingsinstrumenten, zoals ook mag blijken uit het volgende citaat:

'Most tools and strategies targeting the societal change needed for sustainable consumption belong to awareness raising category. (...) People have other reasons for not behaving in a responsible manner, related to habits, convenience, personal

---

**Een Leitbild voor duurzaam toerisme impliceert (vanuit ecologisch oogpunt) minder vaak, minder ver, anders en trager reizen.**

---

preferences. As research shows the effectiveness of measures to change tourist behavior depends directly on individual's reason for acting wrongfully (...) While informative tools are indispensable for creating a shift to sustainable tourist consumption, they have to be completed with strategies addressing hindrance factors too.<sup>32</sup>

## Slot

Uit de eerste delen van dit artikel is gebleken dat er heel wat schort aan de courante, hedendaagse toeristische patronen. Een verregaande duurzaamheidstransitie dringt zich op. Deze zal een combinatie moeten zijn van economisch-technologische én cultureel-gedragsmatige evoluties. Doorheen dit stuk 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 het artikel is gebleken dat de transitie naar zo'n 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 *Leitbild* naar voren te schuiven. In een begrensde, volle wereld zijn er namelijk zeer harde restricties op wat er biofysisch mogelijk is voor een groeiende wereldbevolking. Een *Leitbild* voor duurzaam toerisme impliceert (vanuit ecologisch oogpunt) minder vaak, minder ver, anders en trager reizen. Om dit beeld te *verkopen* aan de man in de straat zal er ons inziens moeten worden gewerkt aan de andere aspecten van een sociaalrechtvaardige en ecologische, duurzame samenleving, waarbij men er voor zorgt dat de algemene, dagelijkse materiële én 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.

## BIO

*Peter Tom Jones* (1973) is Burgerlijk Ingenieur Milieukunde, Doctor in de Toegepaste Wetenschappen en werkzaam als IOF-mandataris (industriële ecologie) aan de KULeuven. Hij is o.a. co-auteur van *Terra Incognita: Globalisering, ecologie en rechtvaardige duurzaamheid* (Gent, 2006/2007) en *Het Klimaatboek: Pleidooi voor een ecologische omslag* (EPO, Berchem, 2007). Zie ook [www.petertomjones.be](http://www.petertomjones.be).

*Vicky De Meyere* (1980) is antropologe/politicologe en werkt voor het Project 'Cultuur en (geestelijke) Gezondheid' aan het Centrum voor Geestelijke Gezondheidszorg in Brussel. Zij is auteur van diverse artikels inzake ecologie, ethiek en gedragsveranderingen.

*Els Keytsman* (1972) is gegradueerde in Bedrijfsmanagement en licentiate in Toegepaste Economische Wetenschappen en werkt voor Oxfam-Wereldwinkels als diensthoofd van de politieke dienst. Met Peter Tom Jones schreef ze *Het Klimaatboek: Pleidooi voor een ecologische omslag* (EPO, Berchem, 2007). Met Tom Kestens (frontman van Lalalover) en Serge de Gheldere (klimaatambassadeur voor Al Gore in België en bedrijfsleider) richtte ze People for Earth op.

Voor de noten zie [www.oikos.be](http://www.oikos.be) en [www.petertomjones.be](http://www.petertomjones.be)