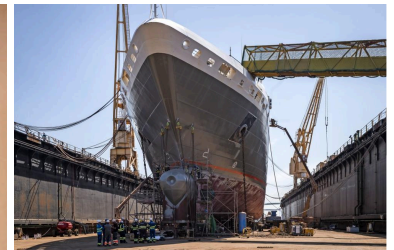
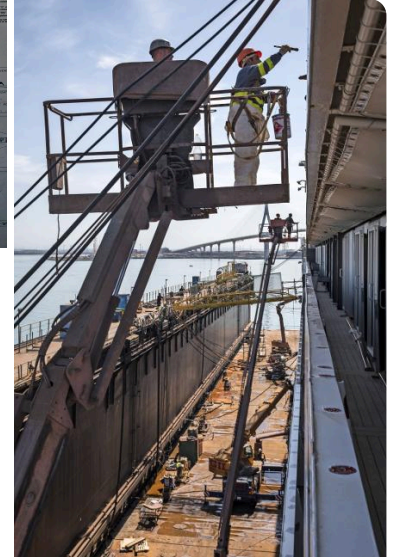
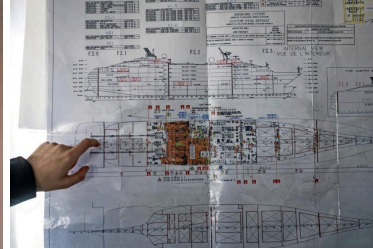


# De grote uitdaging van de cruise-industrie: een groene koers varen



**Een cruiseschip staat vandaag voor alles wat niet duurzaam is: massatoerisme, vuile diesel en hopen afval. Maar op een werf in het Zuid-Spaanse Cádiz bouwt de Franse luxefamilie Pinault vol overtuiging aan een groene cruisebusiness. 'We passen zelfs onze manier van navigeren aan.'**

Geen zacht geklots van oceaanwater tegen de stalen boeg, geen meeuwengekrijs in de zeewind, geen zachte loungemuziek. Wel het zoemende geluid van boren en slijpen, onverstaanbaar heen-en-weergeroep tussen werkmannen en het piepende geluid van zware schoenen op plastic, veel plastic. Welkom aan boord van L'Austral, een van de luxeschepen van de Franse cruisereederij Ponant, al is varen niet aan de orde vandaag. Het cruiseschip ligt droog voor onderhoud in de Zuid-Spaanse havenstad Cádiz, alvorens het met zo'n 260 passagiers naar zijn volgende bestemming reist: Málaga.

Al sinds de oprichting in 1988 heeft Ponant van exclusieve en relatief kleinschalige luxécruises haar handelsmerk gemaakt. Met de familie de Gerlache op een ijsbreker naar Antarctica, ongerepte sightseeing rond IJsland en de Farøer of op ontdekking langs de mangroves aan de Zuid-Amerikaanse kust. Het is maar een greep uit het weelderige aanbod, met prijzen die kunnen oplopen tot 50.000 euro per persoon. Sinds 2015 is de rederij in handen van Artémis, de luxeholding van de familie Pinault met onder meer Kering - het label boven modemerken als Gucci, Balenciaga en Saint Laurent - en het veilinghuis Christie's in de portefeuille.

Sowieso krijgt elk cruiseschip van Ponant om de twee jaar een grondige renovatie. 'Met een prijskaartje van duizenden euro's voor een cruise kan je je geen schrammetje veroorloven', zegt de woordvoerder knipogend. Maar er is nog een reden waarom het schip nu zo'n twee weken in een imposant droogdok in Cádiz ligt. Enkele technische ingrepen moeten ervoor zorgen dat het schip een stuk energie-efficiënter wordt. In het kader van de vergroeningsstrategie wil de rederij haar vloot tegen 2040 volledig emissievrij hebben.

De cruise-industrie heeft een bijzonder slecht imago op dat vlak. De meeste rederijen varen nog altijd op bunkerolie (een goedkoop restproduct van diesel) met veel uitstoot van schadelijke stoffen en luchtvervuiling tot gevolg. Volgens de ngo Transport & Environment stoten de grootste cruiseschepen ongeveer 250 gram CO<sub>2</sub> per passagier per kilometer uit. Dat is aanzienlijk meer dan de uitstoot van vliegvluchten, die van 10 tot 130 gram CO<sub>2</sub> per passagier per kilometer varieert.

'Daarbij komt dat die brandstof niet alleen nodig is om op de bestemming te geraken, maar ook om de hele huishouding van zo'n schip draaiende te houden', zegt Constance Dijkstra van Transport & Environment. 'Een cruiseschip is een drijvend dorp, met zwembaden, ettelijke restaurants en op de grootste exemplaren zelfs hele shoppingmalls. Tel daarbij de honderden hotelkamers en je krijgt een enorme energiebehoefte.'

## Kleinschalig buitenbeentje

Aan boord van L'Austral neemt commandant Charbel Daher ons mee naar de buik van het schip. Hij loodst ons langs de verschillende dekken, bars en restaurants. In de cruisewereld is Ponant een buitenbeentje: het zet zich expliciet af tegen de megalomane cruiseschepen die de sector typeren, zoals Icon of the Seas, in januari ingehuldigd in Miami. Met 18 dekken en plaats voor zo'n 9.000 passagiers en crewleden mag het zich het grootste cruiseschip ter wereld noemen. Aan boord vind je onder meer een waterpretpark, een discotheek, een casino en zelfs een 33.000 planten tellende replica van Central Park.

De eigenaar is Royal Caribbean International, een Amerikaanse rederij die kan doorgaan als het schoolvoorbeeld van de volumespelers die de cruisebusiness domineren. Samen met beursgenoteerde soortgenoten als Carnival en Norwegian Cruise Line lokken ze steeds meer volk, waarvoor steeds grotere schepen nodig zijn. Samen zijn ze goed voor miljoenen cruisereizigers per jaar.

Ponant, dat in 2023 65.000 passagiers vervoerde, gaat prat op kleinschaliger cruises. De maximumcapaciteit van zijn schepen schommelt rond driehonderd personen. Maar aan luxe is geen gebrek. L'Austral mag dan tijdelijk meer op een werf dan op een schip lijken, onder het plastic schuilt pure weelde. Een zwembad op het dek, twee restaurants, een pianobar, een wellness en een gym, de passagier komt niets te kort hier.

'Natuurlijk hebben wij een impact op het milieu', zegt Daher. 'Maar we streven er echt naar te doen wat we doen met zo weinig mogelijk vervuiling en met respect voor de leefomgeving. Er is een nultolerantie voor wegwerpplastic aan boord: elke gast krijg zijn eigen herbruikbare drinkfles. En we hergebruiken het water maximaal.'

Steeds meer schepen doen aan boord hun best om de milieu-impact te beperken, merkt ook Dijkstra op. 'Maar hoe nobel dat soort maatregelen ook zijn, het is een druppel op een hete plaat. Met veel kleine maatregelen worden kleine winsten geboekt in het terugdringen van de uitstoot. Maar die worden tenietgedaan door het tempo waarin de cruisemarkt blijft groeien.'

Cruisen is niet passé, dat staat vast. Na de coronacrisis herstelde de sector veel sneller dan verwacht. In 2023 kozen 31,7 miljoen passagiers het ruime sop als vakantiebestemming, leert een rapport van de sectorfederatie Cruise Lines International Association (CLIA). Voorspellingen wijzen op een verwachte groei van nog eens minstens 10 procent tussen 2024 en 2028. Cruisen spreekt ook een steeds breder publiek aan. De voorbije twee jaar was 27 procent van de passagiers nieuw aan boord, een stijging van 12 procent.

Die aanhoudende groei komt de sector op steeds meer kritiek te staan van milieu- en natuurorganisaties. 'In vergelijking met 2019 zijn het aantal cruiseschepen, de tijd die ze in de havens doorbrengen én de brandstof die ze verbruiken met bijna een kwart toegenomen', zegt Dijkstra. 'Dat leidde tot toenames in uitstoot van 9 procent voor zwaveloxiden, 18 procent voor stikstof en 25 procent voor fijnstof.'

## Nieuwe bulb

Commandant Daher leidt ons rond het reusachtige schip in het droogdok. Vooraan zijn enkele lassers in de weer met de vervanging van het bulbsteven, een soort torpedovormig deel van de boeg onder de waterlijn. 'De bulb beïnvloedt de stroming rond het schip', zegt Daher. 'Zo wordt, afhankelijk van de snelheid, de golfweerstand van het schip verminderd. De oude was erop gericht om makkelijk snelheid te winnen.'

Het nieuwe exemplaar is een voorbeeld van de veranderende aanpak van Ponant. 'We passen onze manier van navigeren aan', zegt Daher. 'De cruises worden anders gepland, met minder aandacht voor snelheid en meer efficiënte routes. Deze nieuwe bulb is een test, die we daarna op de andere schepen ook willen installeren. Volgens de berekeningen zouden we zo 5 tot 7 procent brandstof kunnen besparen.'

Het is slechts een eerste kleine stap in het ambitieuze plan van Ponant om zijn vloot tegen 2040 volledig emissievrij te krijgen. 'In 2018 zijn we overgestapt van bunkerolie naar een kwalitatievere variant van diesel die veel minder uitstoot', zegt Patrick Augier, die als operationeel directeur bij Ponant de vloot overziet en de constructie van nieuwe schepen coördineert. 'Een deel van onze vloot vaart al op lng (vloeibaar aardgas, red.) en we doen proefvaarten met schepen die volledig op biobrandstof varen.'

Met die ingrepen wil Ponant zijn uitstoot tegen 2030 met 30 procent terugdringen, om tien jaar later volledig klimaatneutraal te zijn. 'We optimaliseren de oudere schepen stapsgewijs met ingrepen op vlak van energie-efficiëntie, tot het niveau van de temperatuur in de kamers toe', zegt Augier. 'Parallel ontwikkelen we nieuwe schepen die moeten maken dat we na 2030 in een rechte lijn naar een emissievrije vloot kunnen gaan.'

Het jongste project is de bouw van een nieuw schip, het veertiende in de Ponant-vloot. Het moet het eerste cruiseschip worden dat 100 procent emissievrij de oceaan kan oversteken. Onder de naam Swap2Zero bouwt Ponant aan een boot die een maand autonoom kan varen. 50 procent van de energie om het schip voort te sturen zal van de wind moeten komen, daarvoor worden zowel zeilen als windturbines in overweging genomen. De rest komt van zonnepanelen, die in de infrastructuur van het schip zullen ingewerkt zijn, en van waterstof.

## Alternatieve brandstoffen

Zo komen we bij de grootste uitdaging voor de cruise-industrie. De enige maatregel die op grote schaal impact kan hebben, is de switch naar alternatieve brandstoffen. 'Een eenduidige oplossing is er nog niet', zegt professor Christa Sys, die aan de Universiteit Antwerpen onderzoek doet naar maritiem transport. 'Lng wordt gezien als een overgangsbrandstof. Het stoot fors minder zwavel en stikstof uit, maar wel broeikasgassen zoals methaan en CO2.'

Elk type groene brandstof brengt specifieke uitdagingen met zich mee, een issue waarmee de hele scheepvaartindustrie worstelt. In april 2023 bereikte het Europees Parlement een akkoord om de uitstoot van de Europese scheepvaart terug te schroeven. Grote zeeschepen, en dus ook cruises, die Europese havens willen binnenvaren, moeten de komende jaren

stapsgewijs hun uitstoot terugdringen, te beginnen met 2 procent tegen 2025. Tegen 2035 moet dat 20 procent zijn en in 2050 ligt de lat op 80 procent.

‘Op dit moment is er geen enkel alternatief waarmee je een oceaan kan oversteken’, zegt Sys. ‘Wind en zon zijn te onvoorspelbaar. Met elektrisch varen is het bereik nog beperkt. Het kan een oplossing zijn voor een ferry, die afgebakende, korte trajecten aflegt. Maar voor cruiseschepen zou je een gigantische hoeveelheid batterijen moeten hebben, en dat betekent commerciële ruimte opgeven. De technologieën rond waterstof en ammoniak zijn veelbelovend, maar daar zijn de beperkte beschikbaarheid en de hoge prijs spelbrekers. De huidige schepen zijn daar ook niet voor uitgerust.’

Ponant hoopt tegen eind dit jaar partners te vinden voor de productie van zijn nieuwe schip en mikt erop dat het tegen 2030 de zee op kan. De uitdaging ligt echter niet alleen op het water, maar ook aan wal, zegt Augier. ‘Ook de havens hebben een rol te spelen in de transitie. Hoe gaan we onze schepen van die nieuwe energievormen voorzien? Dat is een grote onzekerheid. In Europa hebben we er vertrouwen in dat de havens zich aanpassen: dat hebben ze eerder al laten zien bij de opkomst van lng. De uitdaging zal in de rest van de wereld liggen, en vooral in de verschillende snelheden waarmee de transitie zich voltrekt.’

Daarom werkt Ponant samen met de Franse start-up Farwind aan een technologie om waterstof te kunnen bijtanken op zee. Het is de bedoeling om elektriciteit opgewekt via offshorewind te kunnen omzetten naar groene waterstof door middel van elektrolyse van zeewater.

## Stopcontact op de kade

In de rondleiding op L’Austral is commandant Daher intussen aanbeld bij iets dat op een grote zekeringkast met enorme stekkeraansluitingen lijkt. ‘Nog een van de ingrepen die we nu doorvoeren, is de installatie van een walstroomconnectie. Binnen twee jaar zullen al onze schepen daarmee uitgerust zijn.’

Een stopcontact op de kade is nog iets dat de scheepvaartwereld verdeelt. Het vraagt enorme investeringen om de infrastructuur voor walstroom te bouwen, gezien de grote energienood van een cruiseschip. Volgens het havenbedrijf Port of Antwerp-Bruges verbruikt het gemiddelde schip ruwweg 80.000 kilowattuur per ‘call’. Dat is evenveel als het totale energieverbruik van 4.500 Belgische gezinnen over dezelfde tijdsduur.

De discussie werd een kip-of-eikwestie: rederijen investeren niet omdat er geen aanbod is, havens zijn terughoudend omdat er geen vraag zou zijn. Maar onder druk van de Europese Unie, die walstroom oplegt vanaf 2030, lijkt de zaak nu toch in beweging te komen. Volgens de CLIA hebben 120 cruiseschepen, of ruim 40 procent van de wereldwijde vloot, intussen walstroomconnectie aan boord.

En ook bij de havens lijkt er schot in de zaak te komen: er zijn momenteel 14 walstroominstallaties voor cruises in Europa. In april ontving Zeebrugge een Europese subsidie van 3,2 miljoen euro voor een walstroominstallatie voor zijn cruiseterminal en er lopen ook nog gesprekken met de Vlaamse overheid voor financiering.

Voor het Swap2Zero-project heeft ook Ponant een subsidieaanvraag ingediend bij het Innovation Fund van de EU. ‘Een emissievrij schip kost op dit moment 30 à 40 procent meer dan een gewoon schip, per schip zo’n 100 miljoen euro’, zegt Augier. ‘En dan laten we de hoge prijzen van alternatieve energiebronnen zoals waterstof nog buiten beschouwing.’ Ponant hoopt de meerkosten van de productie te kunnen compenseren met subsidies, want de rederij is niet van plan haar prijzen op te slaan.

‘We blijven onze klanten aanbieden wat ze van ons gewend zijn. Een groen schip zonder passagiers is niet de oplossing’, zegt Augier. ‘De uitdaging is niet alleen technisch, maar ook commercieel. Ook dat is soms nog in het duister tasten. We plannen om CO2 af te vangen en te verkopen, maar het is onmogelijk te zeggen hoe de prijs daarvan de komende jaren

evolueert, net als die van alternatieve brandstoffen. Dat maakt het lastig een sluitend en toekomstbestendig businessmodel op te maken. Gelukkig hebben we de steun van onze aandeelhouders ([de familie Pinault, red.](#)), die bereid zijn te betalen voor een duurder schip in het kader van onze milieudoelstelling.'

## De cruise-industrie

in cijfers

**300** | het aantal cruiseschepen in de wereld

**1,2 miljoen** | het aantal werknemers in de sector

**31,7 miljoen** | het aantal passagiers in 2023

**46** | de gemiddelde leeftijd van de passagiers

**9,2 miljard dollar** | de geschatte marktwaarde

**10 procent** | de verwachte groei van de cruise-capaciteit tussen 2024 en 2028

**1 procent** | cruiseschepen maken minder dan 1 procent van het internationale scheepvaartverkeer uit

[Marie Van Oost](#)