

'We zien weer dezelfde drukte en ellende'

Anders, minder en bewuster reizen: we zwoeren dure eden toen covid lelijk huishield. Maar nu de vakantie is aan- gebroken, staan als vanouds lange files aan incheckbalies en op snelwegen. 'Het massatoerisme zal zichzelf kapotmaken.'

In 2015 voorspelde de Verenigde Naties dat het aantal internationale reizigers tegen 2030 zou verdubbelen. In geldelijke termen was het toerisme dan al de belangrijkste sector van de wereldeconomie: sinds de Tweede Wereldoorlog groeide het toerisme 2 à 3 procent sneller dan de algemene economie. Dan kwam een virus de pret bederven: grenzen gingen op slot, tienduizenden vliegtuigen stonden aan de grond gekluisterd. Een buitenkans, zeiden specialisten, want dat massatoerisme is natuurlijk niet all fun and games: het is een aanslag op leefmilieu en klimaat en zet kwaad bloed bij locals, soms ontwricht het complete gemeenschappen.

Econoom Jan van der Borg is programmadirecteur van de onderwijscommissie Toerisme aan de KU Leuven maar is ook verbonden aan de Universita# Ca'Foscari in Venetië, waar hij woont: een symbool van het kwalijke 'overtourisme' dat Van der Borg onderzoekt. Tijdens de eerste coronagolf was hij getuige van de weldadige effecten van de 'ontreizing': het San Marco-plein liep leeg, de lucht klaarde op en het water in de lagune werd schoner. Beelden van een verlaten San Marco zetten mensen aan het denken. Van der Borg koesterde de hoop dat de pandemie tot een fundamentele gedragsverandering zou aanzetten.

Jan van der Borg: "Dat heeft drie maanden geduurd. (lacht) Toen de eerste golf voorbij was en veel reisbeperkingen werden opgeheven, zag ik hier dezelfde massatoeristische taferelen als in 2019, dezelfde drukte en ellende. Die voorspelling van de VN is een voorzichtige prognose: binnenkort zitten we weer gewoon op die lijn."

"Als zelfs zo'n disruptieve gebeurtenis niet volstaat, beseft ik, hebben we nog een eind te gaan. Ik ben minder pessimistisch over de jonge generaties: de verandering zal van hen komen. Mijn studenten zijn zich meer dan wij bewust van hun ecologische voetafdruk. Ze hoeven geen auto, maar gaan in de buurt van een station wonen. En ook over reizen maken ze andere keuzes. Onze generatie heeft patronen geslepen waarvan we moeilijk afstand doen. Ons concept van wat luxe en kwaliteit is, is oubollig: jonge mensen zijn minder verwend."

Econoom Eddy Van de Voorde is emeritus professor aan de Universiteit van Antwerpen. Van de Voorde groeide op onder de opstijgroute van de luchthaven van Zaventem: hij hield er een levenslange fascinatie voor de luchtvaart aan over. Van de Voorde heeft "zelfs geen uur" gelooft dat we onze manieren zouden verbeteren.

Eddy Van de Voorde: "Er is een inhaalbeweging aan de gang, dat staat vast. Dat blijkt ook uit een enquête van de VAB: een op de vijf Vlamingen plant méerdere vakanties - alsof men wil compenseren voor de voorbije jaren. De reisdrang is groot en mensen willen meer uitgeven. TUI zegt dat mensen gemiddeld 8 procent meer besteden. Dat is significant, en dat heeft dan nog niets te maken met de inflatie; dat effect doet zich pas later gevoelen. Dan is de volgende vraag: 'Waar gaan we naartoe, en hoe?'"

Veel mensen verkiezen kennelijk het vliegtuig.

Van de Voorde: "Ik vraag regelmatig aan bevriende piloten hoe vol hun bak zit. De laatste weken zitten ze aan een bezettingsgraad van boven de 90 procent."

We zijn terug bij af?

Van de Voorde: "Dat zou ik niet zeggen. De vliegtuigen zitten voller, maar er zijn minder vluchten. Brussels Airport verwerkt nu 70 à 75 procent van de reizigers vergeleken bij 2019. Je mag niet vergeten dat we maanden hebben gekend met 95 procent minder vluchten dan normaal. Het aanbod is nog niet op het niveau van vroeger."

De prognoses laten evenwel weinig aan de verbeelding over: we gaan op termijn weer evenveel vliegen als tevoren. Hebben we dan niets geleerd?

Van de Voorde: "We verwachten dat het gedrag van bijvoorbeeld zakelijke reizigers blijvend zal veranderen. Bedrijven snappen dat ze tijd en geld kunnen besparen door meetings online te laten doorgaan. Alleen als er een contract ondertekend moet worden, zullen ze nog op het vliegtuig stappen. Dat specifieke contingent zal in de toekomst veel minder vliegen. Dat zal niet zonder gevolgen blijven, want veel van die reizigers vlogen in businessclass, waar de marges veel hoger liggen. Anders gezegd: wie business vloog, sponsorde de goedkope tickets van wie achteraan zat."

Wordt vliegen sowieso duurder?

Van de Voorde: "Het is al duurder. Zelfs Ryanair heeft sinds de pandemie nog maar één keer heel goedkope tickets op de markt gegooid. Op dit moment zijn er geen goedkope tickets meer te vinden. Dat zou de structuur van de markt helemaal kunnen veranderen. Vliegtuigen zijn nu voor 90 procent gevuld met mensen die méér betalen. De gemiddelde opbrengst per zetel is hoger dan vroeger. Als ze het slim spelen, zal de rentabiliteit van de luchtvaartmaatschappijen sterk verbeteren."

"Als wij CEO waren van een luchtvaartmaatschappij, zou ik jou uitnodigen in de loges van Anderlecht. We zetten niks op papier, maar spreken af dat we onze prijzen hoog houden. Dan zitten we gebeiteld. Het volstaat dan natuurlijk dat een of andere spelbreker - denk aan Michael O'Leary van Ryanair - toch weer tickets naar onze kop gooit om iedereen te laten volgen. Ik mag het woord 'ezel' niet gebruiken, maar die mannen hebben de neiging om elkaar naar de afgrond te volgen."

In de discussie over de werkelijke prijs van vliegen, wordt vaak dezelfde boutade gebruikt: het is onhoudbaar dat je voor 30 euro naar Málaga vliegt.

Van de Voorde: "Alleen in de jaren 2004 en 2005, toen het in volle expansie was, heeft Ryanair tickets verkocht aan 5 à 10 euro. En dan was er welgeteld één gelukkige die dat bedrag betaalde. De prijsstrategie van Ryanair is pure marketing. Ik heb jaren onderzoek gedaan naar de 'yield', de opbrengst per zetel per gevlogen kilometer: die is bij Ryanair even hoog als bij Brussels Airlines. Dat betekent dat wij gemiddeld evenveel betalen bij Ryanair als bij Brussels Airlines."

Zelfs als we 200 in plaats van 30 euro betalen voor een retourtje Málaga, weerspiegelt dat geenszins de reële kost van de vlucht.

Van de Voorde: "Ik zeg al jaren dat vliegen te goedkoop is. Ik zal zelfs meer zeggen: alle transport is te goedkoop. Ik woon in het Pajottenland en heb 42 jaar aan een stuk gependeld naar Antwerpen - omdat ik het mij kon veroorloven. Vroeger was dat veel minder evident: mensen verhuisden naar de plek waar ze werkten, omdat transport duur was.

"Er is maar één juiste manier om vliegen duurzamer te maken: je moet alle externe kosten internaliseren in de prijs. Als jij naar Barcelona wilt vliegen, moet je beseffen dat je geluidshinder veroorzaakt, dat je roet en CO2 uitstoot en opstoppingen veroorzaakt. Daar betaal jij nu geen cent voor, in een rechtvaardiger prijzensysteem wordt dat allemaal verrekend. En dat zal meer kosten dan de paar euro voor de vliegtaks van minister van Financiën Vincent Van Peteghem (cd&v): dat heeft niets met milieu te maken, dat is een platte taks."

Ik betaal deze zomer 1.100 euro voor vier tickets naar Sevilla, heen en terug. Hoeveel zal ik in de toekomst betalen?

Van de Voorde: "Die berekening is nog niet gemaakt in groot detail, maar ik denk dat je moet rekenen op een verdubbeling."

Jan van der Borg: "Dat die goedkope vluchten er niet meer zijn, is wat mij betreft onzin. Mijn familie vliegt volgende week met easyJet voor 50 euro per persoon enkele reis van Split naar Amsterdam. Dat vliegen in juni, juli en augustus al sinds jaar en dag duurder is dan gemiddeld, lijkt me zo klaar als een klontje. Ik vind de discussie over de prijs ook naast de kwestie. De fundamentele vraag is: 'Draagt zo'n citytrip, anderhalve dag Málaga, wel wezenlijk bij aan ons geluk?' Je zit twee keer twee uur op het vliegtuig om in een Spaanse Innovation te gaan winkelen en op een terras Stella te drinken. Is het niet veel waardevoller om die anderhalve dag dichtbij door te brengen met je familie, om een fietstocht te doen of een concert bij te wonen?"

Wie bereid is om meer geld op te hoesten voor het vliegtuig, kan straks voor onprettige verrassingen komen te staan. Vorige week legde het personeel van Ryanair en Brussels Airlines het werk neer. Die van Brussels Airlines hebben al nieuwe acties aangekondigd. Van de Voorde toont weinig begrip: "In de luchtvaart bestaat er een lange traditie van klagen. Ik ken piloten van Ryanair: die verdienen echt niet slecht, hoor. En als de mensen van Brussels Airlines vinden dat ze niet goed behandeld worden, moeten ze met de directie praten. Nu knippen ze de keel dicht van een bedrijf dat al aan het infuus ligt. En ze gebruiken de reiziger als drukkingsmiddel. Die is de dupe van een plat machtsspel van de vakbonden en de directie, want ik pleit hen ook niet vrij.

"Bij de bagageafhandelaars zijn de werkomstandigheden wel echt penibel. Er zijn er maar twee: ze zouden perfect hun prijzen op elkaar en een normale kostenstructuur kunnen afstemmen, maar ze beconcurreren elkaar liever dood. Het personeel is het slachtoffer van die race to the bottom en cut-throat-concurrentie."

De voorbije weken bereikten ons beelden van onzalige taferelen op de luchthaven van Schiphol, waar zich een chaotisch spektakel voltrok van gestrande reizigers, zoekgeraakte bagage en geannuleerde vluchten. Mag de Belgische reiziger zulke toestanden verwachten? ACV-sectorverantwoordelijke Kurt Callaerts laat weten dat hij - tot zijn grote spijt - niet over een glazen bol beschikt.

Kurt Callaerts: "De situatie is in ons land wel relatief goed in vergelijking met de omliggende landen. Ik had onlangs een internationaal overleg en de situatie in Schiphol is echt dramatisch. Daar hebben ze tijdens de pandemie heel veel mensen op straat gezet, waardoor ze absoluut niet klaar waren voor de remonte die nu is ingezet. Wij zijn de pandemie beter doorgesparteld, onder meer door de tijdelijke werkloosheid.

"Het probleem is minder groot, maar er is wel degelijk een personeelstekort voor bepaalde functies, waar de lonen laag zijn en de flexibiliteit hoog. Ik denk aan de check-in, de bagageafhandeling en de security. Fysiek zware jobs, en niet de meest populaire. Je hebt ze wel nodig om de keten te laten draaien, maar ze raken niet ingevuld: de krapte op de arbeidsmarkt is groot.

"We hebben de werkgevers al gewaarschuwd: er zijn vertragingen op til. Bij afhandelaar Aviapartner zijn er al spontane acties geweest. Twee mensen moeten daar het werk doen dat normaal door vier man wordt gedaan. Die mannen zeggen ook: wij hebben maar twee handen."

U hebt het nu over de ondersteunende diensten, maar het was het personeel van Brussels Airlines en Ryanair die de voorbije weken het werk neerlegden.

Callaerts: "Daar is de belangrijkste kwestie dat het personeel en de directie tijdens covid afspraken hebben gemaakt over loonlevering en hogere flexibiliteit. Het personeel wil dat terugschroeven nu er veel meer wordt gevlogen en de werkdruk stijgt. Ik heb de indruk dat moederbedrijf Lufthansa redeneert: 'We vinden die 'optimalisering' wel prettig en willen die aanhouden.'"

Vindt u het luchtvaartpersoneel ook klagers?

Callaerts: "Dat weet ik niet. Het basisloon van het cabinepersoneel ligt niet ver boven het minimumloon. Ze kunnen dat opkrikken door lange dagen te kloppen - tot achttien uur - en verdienen een percentage op wat ze aan boord verkopen. Dat is allemaal geregeld via buitenlandse contracten waarmee ze hier de RSZ ontduiken. Piloten verdienen beter, maar je moet de verantwoordelijkheid en de dure opleiding ernaast zetten."

Is het nodig om druk te zetten op de reiziger om de directies tot andere gedachten te porren?

Callaerts: "Een staking is altijd ons laatste reddingsmiddel: je hebt maar één kogel, het moet meteen raak zijn. Maar bij elke syndicale actie zijn er slachtoffers. Het probleem is dat de luchtvaart een visibele sector is en dat bijna iedereen er klant is. Natuurlijk zijn mensen misnoegd als ze niet op verlof kunnen vertrekken. Soms zijn dat zelfs onze eigen mandatarissen uit andere sectoren, die dan de pet van de consument dragen. Maar de werkgevers spelen wel een vuil spel. Soms laten ze mensen op vliegtuigen stappen waarvan wij pertinent weten dat ze niet kunnen vertrekken. Dan zitten die mensen daar twee uur te koekeloeren, terwijl het nooit de bedoeling was om op te stijgen."

Wie geen annuleringen of vertraging aan de broek wil, heeft genoeg alternatieven. Een reis in eigen land, om te beginnen: vorig jaar turfde Toerisme Vlaanderen in juli en augustus anderhalf miljoen 'binnenlandse aankomsten', driehonderdduizend meer dan dezelfde periode in 2019. Maar intussen zijn de meeste restricties in de meeste buitenland opgeheven: het valt niet uit te sluiten dat we dit jaar toch weer massaal richting buitenland trekken.

Dat kan met de auto. Volgens de Vlaamse Automobilistenbond wil 70 procent van de Vlamingen evenveel of vaker met de auto op reis. Van de Voorde denkt dat de acties bij Ryanair en Brussels Airlines nog meer mensen richting auto zullen duwen. "Die slingerbeweging van het vliegtuig naar de auto is er altijd geweest. Allemaal goed, tot ze zich vijf uur vastrijden in een file aan de Gotthardtunnel met jankende kinderen op de achterbank. (lacht) En die files lijken onvermijdelijk. Nu al waarschuwen mobiliteitsorganisaties voor urenlang aanschuiven op autoroutes en Autobahnen.

Een ander tegenargument: de hoge brandstofprijzen. Nog een: je bewijst het milieu geen dienst door met een dieselwagen naar je vakantiebestemming te karren. Wie alleen naar Stockholm rijdt, stoot bijvoorbeeld meer uit dan wie op het vliegtuig stapt. Verkieslijk is dan de elektrische auto. De verkoop zit al jaren in de lift maar elektrisch rijden is nog altijd omgeven door een zweem van gedoe en nervositeit. Met name de zogenoemde range anxiety zou een domper op de reisvreugde kunnen zijn: de angst om vóór de eindbestemming met een lege batterij te stranden.

Daar is volgens Serge de Gheldere - bekend van Klimaatzaak en zijn bedrijf Futureproofed - niets van aan. De Gheldere was een van de eerste Belgische Tesla-rijders. Zijn roadster was te klein om te reizen maar hij is nu al toe aan zijn vierde Tesla, een Model-3. Serge de Gheldere: "Die is perfect geschikt voor vakantiepret tot in Zweden en Italië toe. Met de vorige Tesla, een Model-S, zijn we zelfs gaan snowboarden met onze drie kinderen. Mét boards, helmen en al onze bagage: we hadden zelfs geen skibox nodig. "

"Het bereik en laden zijn al lang geen issue meer. Ik geef mijn bestemming in op mijn gps en de boordcomputer vertelt mij wanneer en waar ik moet laden. In het begin was Frankrijk een woestinijs qua laadpalen, maar intussen zijn er 2.900 superchargers, verspreid over heel Europa, van het noorden van Noorwegen tot het zuiden van Portugal. Die worden nu ook opengesteld voor andere merken. Als het druk is aan de ene laadpaal, leidt mijn boordcomputer mij om naar een laadpaal waar ik wel meteen kan laden."

"Mijn reële actieradius bedraagt 480 kilometer, al is dat op de snelweg iets minder. Toen we naar het Comomeer gingen, zijn we tijdens de heenreis drie keer gestopt en op de terugweg twee keer. Dat is dezelfde cadans als wanneer je met een klassieke auto gaat. Je moet sowieso stoppen om eens iets te eten, te drinken en te plassen. Die pauzes duren iets langer, klopt, maar wat maakt het uit, je bent sowieso een dag kwijt. Een keer hebben we de test gedaan: op terugweg van Oostenrijk deden we er anderhalf uur langer over dan onze vrienden met een dieselwagen. Maar wij betalen wel de helft minder voor de verplaatsing."

Wie geen zin heeft om zelf achter het stuur te kruipen maar het klimaat toch een warm hart toedraagt, heeft nog een andere optie: de nachttrein lijkt the silver bullet van het duurzaam reizen. Maar het aantal bestemmingen is beperkt en de tickets zijn peperduur. De trein biedt ook geen garantie op een smooth ride naar uw vakantiebestemming.

Van der Borg: "Mensen willen meer betalen voor de trein, maar willen ook geen astronomische bedragen neertellen. Het probleem is dat er te weinig capaciteit is. Het Europese spoornetwerk wordt 's nachts bijna helemaal ingenomen door het goederenvervoer.

"Daarnaast is het treinverkeer slecht georganiseerd in vergelijking met de luchtvaart. De reserveringssystemen zijn oubollig. Er zijn overstapproblemen. Als ik vlieg, krijg ik een sms'je als mijn vlucht vertraging heeft. Als je met de trein reist, ben je aan jezelf overgeleverd. Het zal nog wel een tijdje duren voor de trein competitief is, maar het zal er wel van komen, want het is een erg prettige ervaring, en in het toerisme zal de 'experience' alsmaar belangrijker worden."

Eerder deze week stuurde touroperator TUI een opmerkelijk monter persbericht de deur uit: 'De all-invakantie is terug van weggeweest!' Van de Voorde waarschuwt voor overtrokken enthousiasme. "Eerder op het seizoen hadden ze daar ook al over gecommuniceerd. Dat was een slimme marketingzet: ze hebben de krant gebruikt om de klant diets te maken dat dat aanbod nog bestaat. (lacht) Want geloof me: het aanbod is nog altijd veel kleiner dan vroeger.

"Ik geloof wel dat de pakketreis aan een remonte bezig is. De voorbije vijftien jaar hebben we - dankzij die goedkope vliegtuigtickets - veel zelf georganiseerd. Veertigers en vijftigers vinden dat nu te veel gedoe en geven die organisatie graag uit handen. De pakketreis is ook een soort verzekering. Als er iets misloopt - je wordt ziek, of er breekt een staking uit op je bestemming - kun je altijd iemand aanklappen die jouw taal spreekt en jouw problemen oplost."

De terugkeer van de all-invakantie: het klinkt wellicht niet als muziek in de oren van Jan van der Borg, die pleit voor duurzaam toerisme dat inzet op kwaliteit en niet op kwantiteit. "Ik ben geen elitaire zak die tegen de mensen zegt dat ze naar het museum moeten of anders beter thuisblijven. Ik heb zelf ook moeite om mijn reisgedrag aan te passen. Ik geloof niet in de neerbuigende aanpak van Greta Thunberg, maar je kunt aan beleidsmakers, ondernemers en reizigers wel uitleggen dat het massatoerisme zichzelf zal kapotmaken en dat er alternatieve verdienmodellen zijn.

"Je kunt als Volkswagen proberen om geld te verdienen door heel veel Golfjes te verkopen met een kleine marge. Maar het concern kan ook focussen op de elektrisch aangedreven Porsche Panamera: die is niet alleen duurzamer, de winstmarges zijn veel groter. We gaan dezelfde omslag maken in het toerisme. Het traditionele model van zon, zee en zand is gebouwd rond de idee van 'meer is beter', maar de toekomst zit in de kleine nicheproducten. Kleinschalige reizen op maat van specifieke doelgroepen, zoals mountainbikers of wandelaars, op plekken die nog niet vertrapeld zijn. Dat komt er; het is een kwestie van tijd en marketing."

Is er genoeg plaats op de wereld om alle reizigers een kleinschalige, duurzame reis te bieden? Van der Borg: "Die plaats is er zeker. Kijk, in Venetië doet bijna iedereen altijd dezelfde drie plekken aan. De Rialtobrug, het San Marcoplein en de Brug Der Zuchten. Helemaal niet zo ver daarvandaan liggen andere prachtige plekken als Cannaregio en San Pietro Di Castello. Net buiten Venetië ligt de Riviera del Brenta, waar rijke Venetianen prachtige palazzi en castello's hebben gebouwd. Lange tijd hebben ze de mensen die daar verbleven systematisch doorverwezen naar Venetië. Tot ze zich realiseerden: wij hebben ook iets te bieden. Je kunt er fietsen en je kunt er heerlijk eten in authentieke osteria's. Ze hebben nu een eigen identiteit en brand ontwikkeld. Het is kleinschalig, interessant en duurzaam."

Zal dat soort toerisme betaalbaar zijn voor iedereen? Dreigt de kleine man niet uit de boot te vallen?

Van der Borg: "Ik kan alleen maar zeggen dat de - door de pandemie zelfs versneld - groeiende kloof tussen arm en rijk mij enorme zorgen baart, net zozeer als de klimaatverandering en niet-duurzame ontwikkeling. Dat veelverdieners anders consumeren dan de kleine man staat buiten kijf, dat geldt niet alleen voor toerisme. Maar dat betekent niet, zoals ik eerder aangaf, dat je jezelf een zielenpoot moet vinden als je niet voor een flitsend weekendje naar Ibiza of Dubai kan, wat mij betreft typische voorbeelden van de ouderwetse toeristische luxe. Dichter bij huis en voor een kleinere beurs is er een ruim en kwaliteitsvol toeristisch aanbod.

"En er zijn nog steeds mooie aanbiedingen in het schouderseizoen (de periode tussen het hoog- en het laagseizoen, red.) en op bestemmingen die nog niet overlopen zijn door de massa. En juist omdat een vakantie intrinsieke waarde heeft, is het belangrijk dat er geïnvesteerd wordt in het faciliteren van vakanties voor gezinnen die het echt niet meer kunnen betalen. Vlaanderen heeft wat sociaal toerisme betreft een internationaal erkende reputatie opgebouwd, die navolging verdient. In deze pijler mag wat mij betreft nog meer energie worden gestopt."

TEKST TOM PARDOEN

Copyright © 2022 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden