

Zijn cruiseschepen welkom in 't Stad? Petities voor en tegen de vervuilende luxeboten doen de ronde. De cruisevakantie wordt namelijk steeds populairder, maar heeft ook een flinke schaduwzijde: veel uitstoot, veel afval en veel alcohol. En wist u dat er elke maand wel iemand van boord valt?

"Ik vind ook: l'enfer, c'est les autres. Mensen zijn dus heel verbaasd als ik vertel dat ik regelmatig op cruise ga. Dan denken ze aan Amerikaanse senioren met hoog opgetrokken kousen."

Regisseur Jan Verheyen en zijn gezin zijn fervente cruisegevers. Zijn dochter houdt van grootse cruises in de Caraïben, zelf heeft hij mooie herinneringen aan de reis van Hongkong naar Singapore, met tussenstops in het Vietnamese Hanoi en het prachtige Halong Bay. Hij voer ook al van Venetië via het Suezkanaal naar Dubai, van Southampton naar Sint-Petersburg en van Lima langs de Zuid-Amerikaanse kust naar San Diego.

"In veertien dagen doe je tien citytrips, zonder dat je elke keer je koffer moet inpakken en dat ellendige gedoe moet ondergaan op de luchthaven met een beker slechte koffie. Je zit in een drijvend luxe hotel en als je 's ochtends je gordijn opentrekt, zie je weer een nieuwe stad. Ik vind het een heel comfortabele manier om veel te zien."

Als Verheyen het zo uitlegt, dan begrijpen mensen het wel, zegt hij. "Alle cruises worden op een hoop gegooid. Ze bestaan, de partycruises in de Caraïben waar de lege bierflesjes in het water dobberen, en je zou me moeten betalen om me op die schepen te krijgen. Maar er zijn ook boutiquecruises, met maar een paar honderd man aan boord. Wij kiezen onze cruises in functie van de bestemming, en dan vallen de medepassagiers meestal wel mee. Er zijn slechts twee dingen die je moet vermijden: het ontbijtbuffet en het zwembad op zeedagen."

Het gaat goed met de cruisesector. Jaar na jaar stijgt het aantal mensen dat graag op een schip met zwembad van haven naar haven tuft: tien jaar geleden telde sectororganisatie Cruise Lines International Association (CLIA) nog 17,8 miljoen cruisers, dit jaar verwachten ze er 30 miljoen. Bijna de helft komt uit Noord-Amerika, een kwart uit Europa en ook de Aziaten zijn niet vies van een flinke boottocht met eigen kajuit. Veruit de populairste bestemming is de Caraïben, gevolgd door de Middellandse Zee.

Maar een weekje dobberen op het azuurblauwe water van de Caraïben of aanschuiven aan het dessertbuffet met zicht op de Noorse fjorden, heeft ook minder aangename kanten.

Nee, we hebben het niet alleen over passagiers die massaal geveld worden door een virus en zo ziek als een hond boven de pot hangen. Google het maar eens: met de regelmaat van de klok wordt een plezierige cruisereis ingekort en keert iedereen mottig huiswaarts. Cruiseschepen zijn ook slecht voor het milieu, een bron van spanning in overbelaste toeristische trekpleisters, drijvende dorpen waar seksueel geweld tot bezorgdheid leidt en af en toe iemand overboord valt.

Hypocriet

In Antwerpen hebben zopas ruim 10.000 mensen een petitie getekend tegen de komst van een gloednieuwe terminal voor cruiseschepen aan Het Steen. Transportorganisatie Transport en Environment heeft immers net berekend dat cruiseschepen zwaar vervuילend zijn. Carnival Corporation, de grootste cruiseaanbieder ter wereld, stootte in 2017 bijna tien keer zoveel zwaveloxide uit als alle 260 miljoen wagens in Europa samen.

Zwaveloxide kan leiden tot zure regen, en vooral de havens van Barcelona, Palma de Mallorca en Venetië krijgen veel uitstoot te verduren. In België bedroeg de uitstoot van cruiseschepen in een jaar tijd 28 ton (ons wagenpark nog steeds 70 ton), Zeebrugge staat met 7 ton zwaveloxide op de 27ste plaats van de lijst met meest vervuilende havens.

"Het is ronduit hypocriet dat een oude dieselwagen de stad Antwerpen niet meer in mag, terwijl cruiseschepen een enorme uitstoot creëren op een steenworp van de kathedraal", vinden de ondertekenaars van de petitie.

Ook nefast voor de pr van de cruise-industrie was het schip dat twee weken geleden in Venetië de kade en een toeristenboot ramde. Als bij wonder vielen er maar vijf gewonden. Maar voor de Venetianen, die sowieso al verzuipen in een zee van toeristen, is de maat vol. Duizenden mensen trokken de straat op om te protesteren tegen die witte kolossen die bijna langs het San Marcoplein varen: "Hou de schepen uit de lagune!"

Die toevloed aan toeristen heet goed te zijn voor de lokale economie, maar volgens onderzoekers overstijgen de kosten in Venetië ruimschoots de opbrengsten: cruisegevers boeken geen hotelkamers en eten veelal aan boord, want daar hebben ze tenslotte voor betaald. Dat viel influencer Nanja Massy (33.000 volgers op Instagram) ook op. Hij mocht onlangs een weekje op cruise naar de Canarische Eilanden, op uitnodiging van reisorganisator TUI. "Ik schrok ervan hoeveel mensen niet eens van boord gaan om de stad te verkennen. Blijkbaar blijven ze liever aan het zwembad liggen."

Antwerpen probeert toch via brandstofkortingen en andere faciliteiten de cruiseschepen naar de stad te lokken, en de schepen moeten er geen aanlegkosten betalen. Zo wil de stad concurrentieel blijven en de hoge aanloopkosten compenseren, want Antwerpen ligt een eind van de zee en de schepen moeten beroep doen op loodsen en soms sleepboten. "Voor het nieuwe ponton zullen wel liggelden aangerekend worden", stelt het kabinet van Koen Kennis (N-VA), schepen van Toerisme.

frisse wind

Prima, vindt Nico Volckeryck van het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen in Antwerpen. "Ik heb een winkel vlak bij de kaaien en ik zie de passagiers soms door de stad lopen. Ik begrijp de commotie niet: bij mij lopen ze de zaak binnen en ook de ambachtelijke toeristenwinkels varen er wel bij."

Vorig jaar meerden 25 cruises met samen bijna 20.000 passagiers aan. Volgens de stad hebben die gemiddeld 100 euro per persoon besteed aan wal. "Uit onderzoek weten we dat het vooral om meerwaardezoekers gaat die naast shoppen en eten ook geïnteresseerd zijn in het culturele aanbod", klinkt het. De vergelijking met Venetië gaat niet op, zegt het kabinet, omwille van de schaal en de schade die schepen er veroorzaken in de lagune en de historische infrastructuur.

"Steden als Venetië worstelen eigenlijk met een luxeprobleem, maar ik begrijp de inwoners wel", zegt Verheyen. "Alleen gaat het niet alleen om de cruisetoeristen, maar ook om de vijf Ryanairs en drie Easyjets die er elke dag landen."

Het milieuprobleem krijgt hij niet genuanceerd, geeft Verheyen toe. "Daar kan ik geen excuses voor verzinnen. Het is belangrijk dat er genoeg druk op de rederijen wordt gezet om het beter te doen."

Volgens professor transporteconomie Christa Sys (Universiteit Antwerpen) doet de maritieme sector wel degelijk inspanningen om groener te worden, al geeft ze toe dat het traag gaat. Maar wereldwijd varen 441 cruiseschepen rond, waarvan de helft stilaan aan vervanging toe is en dus energiezuiniger zal zijn. En vanaf volgend jaar gelden strengere zwavelnormen, waardoor de meeste schepen zullen moeten overschakelen op duurder brandstof. "De vraag is of dat zal leiden tot duurder tickets en of de consument zal volgen."

Ook opmerkelijk: de cruisevakantie is niet langer voorbehouden voor gepensioneerden. Sinds kort waait er een frisse(re) wind door de passagierslijsten. Rederijen doen er alles aan om de schepen Instagram-waardig te maken en volgens CLIA is het aantal dertigers de laatste jaren met 20 procent gestegen.

"Jonge mensen hebben nogal wat vooroordelen over cruises: dat de kamers vol vasttapijt liggen en het interieur oubollig is. Maar mijn man en ik zaten op een gloednieuw schip dat was ingericht met een Scandinavische toets", zegt de 31-jarige Massy.

Massy vertelt dat ze zeker niet de jongste was en dat er ook veel jonge gezinnen inscheepten. "Er zijn babycorners waar je je kinderen even kunt achterlaten, zoals in de Ikea." Een cinemazaal is er ook, een fitnessruimte, live musicalshows, en dj's laten je 's nachts dansen onder de sterrenhemel. Wie daarna zijn roes wil uitslapen, kan zelfs om drie uur 's middags nog een ontbijtsmoothie krijgen.

Want ook het klassieke buffet heeft een verjongingskuur ondergaan. Je kunt er onbeperkt pizza eten, maar ook sushi en vers fruit, of aanschuiven in het vegetarische restaurant. All-in, natuurlijk. "En je ziet die week nog een paar steden die net groot genoeg zijn om op één dag te bezoeken, zoals Palma de Mallorca", vertelt Massy. Haar reis kostte ongeveer 1.200 euro, vlucht inbegrepen.

568.000 liter uitwerpselen

Een schip met een capaciteit van 5.000 passagiers en 2.000 bemanningsleden, dat zijn 7.000 mensen die elke dag naar het toilet gaan. Het is vandaag verboden om plastic overboord te gooien, maar er zijn weinig havens die sanitair afval aannemen.

Het gaat hier over gigantische hoeveelheden, die de maritieme ecosystemen maar moeilijk verwerkt krijgen. Wereldwijd stappen elk jaar een kleine 30 miljoen mensen op een cruiseschip, en het Amerikaanse Environmental Protection Agency heeft berekend dat zo'n schip met 3.000 mensen aan boord per week ruim 568.000 liter uitwerpselen in de zee loost. Eén schip liet zelfs 280.000 liter per dag weglopen, berichtten Amerikaanse media.

Er zijn natuurlijk regels over waar die beerputten geloosd mogen worden, en of en hoe ze gefilterd moeten worden. "Maar zoals steeds op volle zee", zegt Frank Maes, directeur van het Maritiem Instituut van UGent, "staat of valt alles met controle." Het gebeurt soms dat schepen betrap en beboet worden voor illegale lozingen van beer, maar ook van zwaar vervuilde olie en ander afval. Milieuactiegroepen klagen die problemen al jaren aan. "De kans om betrap te worden is klein en de vervolgingsprioriteit is laag", weet professor Maes.

In mei 2016 stapte in Texas de 33-jarige Samantha Broberg met twee vriendinnen aan boord van de Carnival Liberty, een schip met ruim 4.000 passagiers dat naar de Bahama's vaart. Twaalf uur later had de moeder van vier 19 alcoholische drankjes op, klom ze op een reling en viel achterover de Golf van Mexico in. Pas de volgende middag hadden haar vriendinnen door dat ze verdwenen was; haar lichaam werd nooit teruggevonden.

In augustus vorig jaar viel een vrouw van een cruiseschip aan de Kroatische kust en dobberde ze tien uur lang in de Adriatische Zee voor ze gered werd. In mei 2017 berichtte de Australian Associated Press over een 61-jarige man die bij aankomst in de haven van Sydney vermist bleek. De man, die alleen reisde, is onderweg vermoedelijk van boord gevallen.

Elk jaar vallen gemiddeld 18 mensen van een cruiseschip, al dan niet intentioneel. De cijfers komen van Ross Klein, een Canadese academicus die de cruise-industrie onderzoekt en op zijn website cruisejunkie.com bijhoudt hoeveel schepen botsen of zinken (Costa Concordia, iemand?), welk schip beboet wordt voor milieu-overtredingen en wie waar overboord valt.

Klein, die regelmatig optreedt als deskundige voor het Amerikaanse Congres of bij rechtszaken als er na zo'n valpartij discussie is over de aansprakelijkheid, haalt die informatie van officiële rapporten, mediaberichten en meldingen van passagiers of crewleden die hem contacteren. Ook CLIA telde tussen 2009 en 2017 gemiddeld 18 incidenten per jaar. Ongeveer 20 procent van de MOB's (Man Over board) wordt gered.

Aangezien er jaarlijks miljoenen mensen een kajuit op een cruiseschip betrekken, is het aantal MOB's verhoudingsgewijs bijzonder klein, benadrukt de sector, al leidt dat in de VS af en toe wel tot rechtszaken en debatten over de vraag: doen de rederijen genoeg om valpartijen te vermijden, bijvoorbeeld door (dure) alarmsystemen te installeren als iemand over de reling valt, zodat er meteen een reddingsoperatie opgezet kan worden. Er wordt dan gesuggereerd dat rederijen geen zin hebben in die zware investering, zeker niet als ze daardoor riskeren dat ze de reis moeten stilleggen met duizenden betalende passagiers aan boord.

De cruise-industrie dankt haar ontstaan aan de Amerikaanse drooglegging in het begin van de vorige eeuw. "De bestemming van de reis deed er niet zo toe, zolang er maar Franse champagne, Schotse whisky en Jamaicaanse rum aan boord was", noteerde Kristoffer Garin in zijn boek *Devils on the Deep Blue Sea*, over de geschiedenis van de Amerikaanse cruisesector. Als u tijdens een quiz ooit de vraag krijgt: "Vanwaar komt de term booze cruise?", zie hier het antwoord.

Ook vandaag wordt alcohol beschouwd als een vast bestanddeel van de cruise-ervaring, of toch in het segment dat cruises verkoopt middels de hoeveelheid bars, "deluxe beverage packages" en het schip als een gigantische openluchtdiscotheek. Drankverkoop is bij de drie grote rederijen - Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruise en Norwegian Cruise Lines - goed voor ruim een kwart van hun omzet. Vallen mensen overboord omdat ze te veel drinken? Moeilijk te zeggen, want er volgt zelden een autopsie.

"Cruiseschepen zijn drijvende steden zonder politie", zegt Kendall Carver. Carver richtte vijftien jaar geleden International Cruise Victims Association op nadat zijn dochter Merrian vermist raakte tijdens een cruise naar Alaska. "Hoe schat u de veiligheid in van een stad met 4.000 inwoners, gericht op bars en alcohol, zonder enige vorm van politiecontrole?" Fun fact: Verheyen meldt dat sommige schepen een kleine gevangenis hebben.

In ieder geval, Carver wist niet dat zijn dochter een cruise had geboekt. De rederij zou niet hebben gemeld dat ze een passagier kwijt waren en toen uit bankgegevens bleek dat ze de reis had geboekt, duurde het nog een hele tijd voor de rederij bevestigde dat ze op de passagierslijst stond. Merrian was inmiddels al bijna een maand vermist. Is ze van het schip gevallen, gesprongen of afgestapt in een haven en niet meer teruggekeerd? Dat is vandaag nog steeds niet duidelijk.

"Er is geen betere plaats voor een moord dan een cruiseschip", zegt Verheyen, die er al menig filmscenario bedacht. "Er hangen camera's, maar niet aan elke kajuit; je bevindt je in internationale wateren, dus het is lastig te achterhalen wie bevoegd is; en het is een ellende om er een misdaad te onderzoeken."

Lage belastingen

Net zoals de meeste schepen, varen heel wat cruiseschepen onder flags of convenience of gelegenheidsvlaggen: van landen als Panama, de Bahama's, Malta of Liberia. De vraag is dan: waar ga je aankloppen met je klacht als je aangerand of bestolen bent aan boord? "Aan boord geldt in principe de wetgeving van de vlag", vertelt professor Maes van het Maritiem Instituut.

Lig je in Antwerpen voor anker, dan rep je je daar naar de politie. En als Belgisch burger kun je normaal gezien ook hier een klacht indienen tegen pakweg een Australiër met losse handjes. "Maar evident is dat niet, om dan getuigen te verhoren en bewijzen te verzamelen."

Seksueel geweld is de meest geregistreerde criminele klacht op cruiseschepen, zo blijkt uit data van het Amerikaanse Department of Transportation. Vorig jaar werden daar 82 klachten opgetekend; een ander overheidsrapport zegt dat een derde van de slachtoffers minderjarig zijn.

CLIA zegt dat de criminaliteitscijfers veel lager liggen dan aan wal, maar naar de ware omvang van het probleem is het gissen, juist omdat incidenten doorgaans eerst aan de rederij zelf gemeld worden, en daarna in een juridisch kluwen belanden: wie is waar en wanneer verantwoordelijk?

Jim Walker, een bekende advocaat uit Miami die de blog Cruise Law News (Everything Cruise Lines Don't Want You to Know) bijhoudt, zegt dat de meeste klachten over seksueel geweld niet eens onderzocht worden. The International Cruise Victims Association pleit dan ook voor meer veiligheid en juridische slagkracht voor passagiers in een omgeving waar soms stevig gedronken wordt en waar dus geen politie aanwezig is.

Die gelegenheidsvlaggen heten trouwens zo omdat het zeer handige vlaggen zijn om onder te varen. Niet alleen is de Liberiaanse of Panamese controle op milieu-overtredingen gering, het zijn landen met lage belastingtarieven en ze laten de rederijen toe om flink te besparen op de lonen van hun crew, want die vallen onder het arbeidsstelsel van het vlagland. "Die vlaggen zeggen niets over de zeewaardigheid of kwaliteit van een schip, maar het levert wel goedkoop personeel op", vertelt professor Maes. Meestal zijn dat Filipijnen, die een derde van het personeel uitmaken en veelal onder zware contracten liggen.

Maes wil de cruise-industrie evenwel niet afbranden. "Ik ben daar persoonlijk niet tegen, maar ik vind wel dat de rederijen meer respect moeten tonen voor de steden die ze aandoen. De schrikwekkend hoge schepen hebben een enorme impact op de omgeving, ook visueel." Jan Verheyen pleit ook voor realisme: verdwijnen zal het cruisetoerisme niet doen. "Reizen is goedkoper geworden. Wereldwijd is er een groeiende middenklasse die ook eens wil zien wat de wereld te bieden heeft. Hoe los je zoiets op? Je kunt niet verwachten dat iedereen nu gaat thuis blijven."

TEKST LOTTE BECKERS

Copyright © 2019 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden