

De hoge prijs van te goedkope cruises



De Tijd - 22 Jun. 2019
Pagina 16

Ze zijn lawaaierig. Ze vervuilen. En ze hebben parasieten aan boord. Het verzet tegen cruiseschepen en hun passagiers groeit snel, van Venetië tot in Antwerpen. 'Eigenlijk is de prijs van een cruise te laag.'

Filmregisseur Jan Verheyen staat bekend als een cruisevanaat. Omwille van de magie. Vorige zomer voelde hij ze bij valavond in het kanaal van Giudecca, bij Venetië. Hij stond aan de reling van een schip met een dek of twaalf, en kon tot op het San Marcoplein kijken. 'Het was dat bijzondere uur, net voor de zon zakt. De stad veranderde langzaam van kleur. Op zo'n cruiseschip sta je 50 tot 60 meter hoog, je krijgt een bird's eye view. Ik kan dat niet anders omschrijven dan magisch.'

Verheyen heeft meer dan twintig cruises op de teller staan. Maar als hij aan zijn volgende trip denkt, bekruipt hem voor het eerst een 'ongemakkelijk gevoel'. 'Ik wist wel dat die schepen niet buitengewoon milieuvriendelijk zijn. Maar na de recente berichtgeving weet ik niet zo goed wat ik ermee moet.'

Zopas verzamelde een onlinepetitie in Antwerpen bijna 12.000 handtekeningen tegen 'vervuilende cruiseschepen'. Nu al doen jaarlijks 260.000 passagiers van zee cruises de stad aan. De ondertekenaars zijn bang dat dat er met de bouw van een nieuw ponton aan het Steen veel meer worden, met alle bijbehorende vervuiling van dien.

Het is een schrikbeeld voor heel wat Antwerpenaren: wel een lage-emissiezone voor auto's, maar geen beperkingen op het vervuilende cruiseverkeer. De vervuiling is nochtans niet min. Cruisers varen op zogenaamde bunkerolie, een goedkoop restproduct van diesel, en stoten veel schadelijke stoffen uit. En anders dan voor het wegverkeer is de uitstoot van de scheepvaart weinig gereguleerd.

Volgens onderzoek van de organisatie Transport and Environment blazen de 47 schepen van het Amerikaanse Carnival Cruise Lines, de grootste cruiserederij ter wereld, meer dan tien keer zoveel zwaveldampen de lucht in als het volledige Europese wagenpark van 260 miljoen auto's. Zwavel verzuurt de omgeving en wordt gelinkt aan ademhalingsproblemen en astma. Daarnaast stoten schepen stikstofoxide uit, dat smog vormt en het broeikaseffect versterkt. En fijnstof, dat luchtwegaandoeningen veroorzaakt en kankerverwekkend is.

De Europese Commissie becijferde dat de uitstoot door de scheepvaart jaarlijks tot meer dan 50.000 vroegtijdige overlijdens leidt. Een cruiseschip dat acht uur met een ronkende motor in een haven ligt, stoot evenveel stikstofoxide uit als tienduizend auto's die van Parijs naar Berlijn rijden. Op vlak van fijnstof gaat het om het equivalent van 6.000 auto's op hetzelfde traject.

Lozingen

De op heavy fuel aangedreven kolossen laten hun motoren aan de aanlegplaatsen gewoon draaien, zodat het leven op het 'drijvende dorp' zijn gang kan blijven gaan. De restaurants, de fitnessruimte, de wellnessfaciliteiten, de shoppingcenters, de bioscopen, de zwembaden: alles blijft toegankelijk. Er zijn nu eenmaal gasten die een hele reis lang niet van boord gaan.

De vervuiling door uitstoot is het meest uitgesproken aan populaire aanlegplaatsen in dichtbewoonde steden. Met 2,7 miljoen cruise-passagiers, op meer dan 30 miljoen bezoekers, is Barcelona de populairste Europese cruisebestemming. De vervuiling door cruisers is er vijf keer zo groot als die door auto's. Cittavecchia, de cruiseterminal voor Rome, en Venetië vervolledigen de zwavel-top 3.

Een stroomkabel van de havenkant naar het cruiseschip zou soelaas kunnen bieden, maar walstroom is nog altijd stukken duurder dan het laten draaien van de scheepsmotoren op fiscaal aantrekkelijke bunkerolie.

Door de groeiende kritiek werkt de cruisebusiness aan een schonere toekomst. Er bestaat al technologie die de vervuiling opvangt, zoals 'scrubbers', filters die zwavel uit de schoorsteen afvangen. 'Sommige havens hanteren al betere havenrechten (tarieven, red.) voor groenere schepen', zegt Christa Sys, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'Op termijn gaan de vervuilende schepen eruit, net zoals het wagenpark elektrisch wordt.'

Alleen gaat dat nog lang duren, zegt Transport and Environment. De organisatie wijst erop dat de verstrengde zwaveluitstootnorm voor schepen nog altijd honderd keer hoger ligt dan de zwavelnorm voor wegtransport. Zelfs na toepassing van de strengere norm blijven populaire cruisebestemmingen in Spanje, Italië en de Balearen blootgesteld aan tien keer meer zwaveldampen van cruiseschepen dan van het eigen autoverkeer.

Bovendien, zegt Transport and Environment, gelden de toekomstige strengere uitstootnormen voor stikstofdioxide alleen voor schepen die na 2021 worden gebouwd. Het zou dertig jaar duren om de hele vloot te vernieuwen.

Vanaf 1 januari mag het zwavelgehalte van de uitstoot door cruiseschepen nog maximaal 0,1 procent zijn. Nu is dat 1,5 procent. Om aan de zwavelnormen te voldoen kunnen schepen overschakelen op de minder vervuilende, maar duurere diesel. Nieuwe schepen varen soms al op zwavelarm, vloeibaar gas lng. Op termijn ziet de scheepvaart heil in waterstof, waarvan de uitstoot nul is. Maar de productie van waterstof zelf is energieverslindend.

'De hamvraag is hoeveel we daarvoor willen betalen', zegt Sys. 'Nu is de prijs van een cruise eigenlijk te laag. De externe kosten worden niet meegerekend. Milieuschade en geluidsoverlast zullen op een bepaald moment verrekend moeten worden, net zoals dat gebeurt in andere vormen van transport. Ook cruisen zal duurder worden.'

Groter en zwaarder

Ondertussen winnen cruises nog altijd aan populariteit. Radio 2 neemt haar lezers mee op cruise. Er zijn cruises voor metalheads, voor liefhebbers van dance, voor fans van kinderloze vakanties.

'De bezettingsgraad van cruiseschepen schurkt tegen honderd procent aan. De vraag blijft het aanbod overtreffen', zegt CLIA, de rederijvereniging die 95 procent van de sector vertegenwoordigt. In 2011 waren er net 20 miljoen passagiers, dit jaar wordt wellicht de kaap van 30 miljoen gerond. Tegen 2026 zullen er volgens CLIA meer dan 200.000 extra 'bedden' op de markt zijn. Vandaag varen 441 cruisers rond, samen goed voor bijna 600.000 bedden.

Cruiseschepen worden wel steeds groter en zwaarder. Van de 46 nieuwe schepen die de voorbije vier jaar te water zijn gelaten, hebben er 22 een capaciteit van meer dan 3.000 bedden. Het grootste cruiseschip ter wereld, Symphony of the Seas, kan bijna 7.000 passagiers meenemen. Inclusief bemanning zijn er bijna 9.000 mensen aan boord. In de sector wordt hardop gedroomd van schepen met 'tienduizenden' passagiers.

De gemiddelde Europeaan is niet zo'n cruiseliefhebber. Minder dan 1 procent van de Belgen en Fransen boekte al een cruise. In de Verenigde Staten is dat vier keer zoveel. En hoewel de Europeaan niet zo'n enthousiaste cruisereiziger is, zijn cruisereizigers wel dol op Europa. Een derde van de cruisers vaart in Europa, waarvan de helft in de al druk bevaren Middellandse Zee. Barcelona, Cittavecchia (bij Rome) en de Balearen ontvangen jaarlijks meer dan 2 miljoen cruisetoeristen, Venetië bijna 1,5 miljoen.

Veel levert dat niet noodzakelijk op. Cruisetoeristen krijgen vaak het verwijt parasieten te zijn. Ze worden in grote groepen aangevoerd, doen snel een rondje door een historische trekpleister en keren voor het avondeten terug naar het schip. Wie all-in heeft betaald, gaat meestal niet aan wal eten. Sommigen geven op zo'n vakantie amper 100 euro uit.

Makkelijk doelwit

De Europese historische havens en binnensteden kreunen in de zomermaanden sowieso al onder de miljoenen bezoekers. Aanmerende cruisers worden dan een gemakkelijk doelwit. Toen in Venetië een mastodont onlangs een toeristenbootje raakte, haastten activisten zich naar de haven om de cruise-passagiers op te wachten met een protesthaag. In de Kroatische stad Dubrovnik, die dankzij de serie 'Game of Thrones' nog meer toeristen trekt, is het aantal dagelijkse aanmeringen onlangs beperkt tot twee.

Het is de cruise-fanaat in Jan Verheyen ook al opgevallen, bij het aanmeren in Santorini, Rome of Dubrovnik. 'Het was er zo druk dat je niet meer voor- of achteruit geraakte.' Het massatoerisme noemt hij een veel complexer probleem dan de milieukwestie. 'Ik verwacht dat de cruisesector het emissieprobleem aanpakt. Maar hoe regel je massatoerisme? Het is nu ook niet zo dat ik ga stoppen met cruises, net zoals mensen niet stoppen met vliegen.' Verheyen droomt toch al hardop van een volgende bestemming. Hij heeft zelfs een bucketlist, zegt hij. Nieuw-Zeeland, Australië en Japan staan erop. 'En Alaska. Een klassieker.'

SOFIE VANLOMMEL

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden