

Van luis in de pels naar duurzame adviseur voor de branche

Interview met Paul Peeters van het NHTV Center for Sustainable Transport and Tourism



Het Center for Sustainable Transport and Tourism van NHTV vecht al ruim tien jaar voor een meer duurzame en 'klimaatvriendelijke' vorm van toerisme. Waren ze bij de start meer een roepende in de woestijn, de laatste jaren zijn ze een gewaardeerde factor in de sector geworden. Niet in de laatste plaats doordat het ANVR en enkele vooruitstrevende touroperators de handschoen opnamen en samen met het CSTT hard aan de weg zijn gaan timmeren. De eerste jaren vooral door het probleem dat we als industrie hebben inzichtelijk te maken en cijfermatig te onderbouwen, maar in toenemende mate door oplossingen te bieden waarmee de sector direct aan de slag kan. Een mooie kroon op het werk was de Groene Veer die het CSTT samen met vooruitstrevende touroperators op de Duurzaamheidsdag van de Vakantiebeurs voor de nieuwe Carbon Calculator (Carmacal) in ontvangst mocht nemen. Carmacal is een praktische tool waarmee reisorganisatoren de CO₂-uitstoot per reis kunnen bepalen als eerste stap die te verminderen. Een tool die voorsorteert op een Carbon Label voor pakketreizen. Hoog tijd voor een gesprek met lector Paul Peeters over de achtergronden van klimaatverandering, hoe erg het eigenlijk is en wat we er vandaag aan kunnen veranderen.

Er zijn nog steeds mensen die stellen dat er geen sprake is van klimaatverandering. Hoe overtuig jij zulke mensen?

"Het zijn er niet zoveel meer en ik vraag me af ik het überhaupt nog ga proberen. Want laten we wel wezen niet iedereen hoeft het er mee eens te zijn om bepaalde dingen te doen. Zo vindt niet iedereen democratie zinvol maar we hebben toch democratie. Een wetenschappelijke discussie waar je het over de onzekerheden hebt, prima. Maar als je de hele klimaatwetenschap ter discussie gaat stellen, kun je zoveel vragen stellen dat je wetenschappers vooral afhoudt van het werk waarmee je die wetenschap echt vooruit kunt helpen. In sommige gevallen hebben verdachtmakingen door politici (in de VS) wetenschappers hun reputatie en baan gekost. Maar laten we niet vergeten dat intussen de CO₂-concentratie gewoon omhoog gaat omdat we kolen blijven opgraven en olie uit de grond pompen. Daar zouden we echt mee moeten stoppen."

Verwacht je wat van de Klimaattop in Parijs?

"Daar ben ik wel positief over. Ik ben ook niet zo negatief als andere klimaatwetenschappers over eerdere conferenties. We moeten niet doen alsof er helemaal niets is bereikt. Europa heeft door beleid de emissies omlaag gekregen, Amerika heeft door geluk dat ook gerealiseerd, China dan weer niet als je kijkt naar hun totale uitstoot maar hun eco-efficiency is wel fors verbeterd. Bovendien komen de grote omwentelingen wel uit China. Daar komen al jaren goedkope zonnepanelen



vandaan. Als we die niet hadden gehad, zaten we nog steeds te kloten met een enkele liefhebber. Nu zijn zonnepanelen door de enorme kracht van China dermate goedkoop geworden dat ze overal opduiken. Ook het hoge snelheidstreinen netwerk dat China realiseerde is enorm. China is nu spoorwegen koploper!"

Wat is de quick fix voor het klimaatprobleem?

"Een quick fix is er niet. We zijn heel erg bezig om het gedrag van zeven miljard mensen aan te passen door hen minder CO2 te laten uitstoten. Maar de sleutel ligt aan het begin. Als we die kolen gewoon in de grond laten, is dat klimaatprobleem opgelost. Wat je dan wel nog moet oplossen, is hoe we omgaan met de nieuwe situatie, een wereld waar geen goedkope energie uit kolen komt maar iets duurder energie uit zon en wind. Het is mijn overtuiging dat het economisch systeem die oplossing best kan geven. Maar we moeten ergens de afspraak maken dat die kolen in de grond blijven. Wat mij

enigszins optimistisch maakt over Parijs is dat precies die discussie nu echt gaande is. Pensioenfondsen die niet meer in kolen willen investeren, dat zijn zeer positieve signalen."

"We moeten ergens de afspraak maken dat die kolen in de grond blijven"

Bedoel je alleen kolen of ook olie?

"Ook olie en gas maar kolen is echt het grote probleem. Als we nu alle kolen in de grond laten en een groot deel van de olie opmaken, komen we nog een heel eind. Als we het andersom doen, is het echt een ramp. Als je de kolen allemaal uit de grond haalt, zitten we straks op plus zes graden of hoger. Dan loopt het helemaal uit de hand en de twee graden waar we nu op afstevenen zijn al erg."

Toerisme wordt een steeds groter onderdeel van het probleem. Hoe komt dat?

"De CO2-uitstoot ten gevolge van toerisme groeit almaar terwijl de totale uitstoot in de wereld aan het stabiliseren is en wellicht echt omlaag gaat. Overigens, vaak denkt men dat 5% minder emissies ook 5% minder klimaatverandering betekent. Helaas is dat niet zo: zolang er emissies zijn, neemt het probleem nog steeds toe. Je moet het zien als een bad dat dreigt over te lopen waarvan we de kraan een beetje dichtdraaien, maar het bad loopt nog steeds over. Het duurt alleen wat langer. Zolang we het nog steeds over emissies hebben, zitten we niet op het goede spoor. Ergens eind van

deze eeuw moeten de emissies ongeveer nul zijn. Of anders gezegd; in totaal kunnen we nog 1100 Gton CO₂ in de atmosfeer kwijt. ”

Waarom doen we het als sector toch zo slecht? We zijn ons er wel van bewust en er zijn allerhande initiatieven. Komt het vooral door de groei van toerisme?

"De toenames worden vooral veroorzaakt door het vervoer dat we kiezen en de afstanden die we afleggen. Die afstanden groeien veel harder dan het aantal reizen dat we maken en dat kost steeds meer energie. In een tentje op de hei zitten is prima maar als je er eerst over de halve wereld naar toevliegt, is dat wel een probleem."

"In een tentje op de hei zitten is prima maar als je er eerst over de halve wereld naar toevliegt, is dat wel een probleem."

Tien jaar geleden voorspelden deskundigen dat het probleem zich vanzelf zou oplossen omdat olie peperduur zou worden en we als gevolg daarvan sowieso minder zouden gaan vliegen. Maar van die voorspelling is weinig terecht gekomen.

"De luchtvaart heeft haar kosten mede door de opkomst van de low cost carriers sterk omlaag gekregen. Daardoor is ondanks de stijging van de olieprijs vliegen goedkoper is geworden. Deze luchtvaartmaatschappijen ontdekten dat mensen gewoon van A naar B willen vliegen en alle andere service minder belangrijk vinden. Ze proppen zoveel mogelijk mensen in een vliegtuig, draaien als op efficiency en dan kun je het heel goedkoop aanbieden. Daardoor zijn veel meer mensen gaan vliegen."

We proberen al jaren het gedrag bij de consument te veranderen maar dat lukt niet erg.

"Over het algemeen zijn campagnes en communicaties niet erg succesvol geweest binnen het toerisme. Je mag aan mensen veel vragen maar aan hun vakantie komen is heel lastig. We vragen ook nogal wat!"

Wat moeten mensen in hun gedrag veranderen om toerisme duurzamer te maken?

"Het aandeel vliegen en het aandeel verre reizen moet omlaag. Voor heel veel mensen is een verre reis een droom. Ze hebben echt het idee dat het strand in Australië veel leuker is als in Zandvoort. Dat kan best voor een deel waar zijn maar of het een factor 1.000 leuker is, is wel de vraag. Want de reis erheen is 1.000 keer vervuilender."

Het CSTT is al een jaar of tien bezig met duurzaam toerisme. Wat hebben jullie bereikt?

"Toen ik in 2002 hier begon stond klimaatverandering in toerisme wel op de agenda maar veel meer als slachtoffer van klimaatverandering dan als veroorzaker. 'Men was bang dat door klimaatverandering investeringen in hotels verloren zouden gaan omdat het daar te heet zou worden of er waterproblemen zouden ontstaan.' Deels een terechte vrees want heel veel toerisme is klimaat geïnspireerd en als het klimaat verandert, veranderen ook toeristenstromen. Als je nu hebt geïnvesteerd in een bepaalde plek en er komen door klimaatverandering geen toeristen meer dan is dat een serieus probleem. In 2003 organiseerde de VN World Tourism Organization de eerste conferentie over klimaatverandering en toerisme en daar kon ik me aansluiten bij een klein groepje wetenschappers die stelden dat toerisme ook bijdraagt aan klimaatverandering. Dat clubje bestaat nog steeds en die mensen hebben het onderwerp heel erg goed op de kaart gezet."

"Meer dan de helft van alle emissies wordt door de luchtvaart veroorzaakt, terwijl ze maar 20% van de reizen voor hun rekening nemen."

Wat hebben jullie ontdekt?

"We hebben bijvoorbeeld berekend dat vervoer 75% van de CO2 emissies in toerisme veroorzaakt. Meer dan de helft van alle emissies wordt door de luchtvaart veroorzaakt, terwijl ze maar 20% van de reizen voor hun rekening nemen."

Wat is de oplossing?

"Die is niet eenvoudig. We hebben scenariostudies gedaan naar mogelijke oplossingen. Eentje daarvan was een simulatiestudie waarin we keken hoe je met de geringste economische kosten de emissies 70% omlaag kon brengen in 2035."

Wat kwam er uit die simulatie?

"Als we in 2035 net zoveel willen blijven vliegen als nu dan moeten alle autoritten door reizen per trein worden vervangen. Willen we blijven autorijden dan moet de luchtvaart in 2035 terug naar het niveau van 1970. We kunnen dan nog steeds overal in de wereld heen, maar niet zo vaak meer. Maar dat is een moeilijke boodschap. Vaak wordt gedacht dat je dan maar emissierechten bij andere industrieën moet kopen. Maar dat wordt vanaf 2050 een probleem want dan is de emissie van al die andere industrieën samen kleiner dan toerisme en dan is niets meer te koop."

Is toen het idee van carbon management voor de toeristische sector ontstaan?

"Dat komt dan wel in beeld. Maar daar was in de sector in het begin totaal geen belangstelling voor. Mensen keken je aan of je van een andere planeet kwam, soms zelfs tamelijk verontrust. We zijn het gewoon blijven herhalen in de hoop dat op een dag het kwartje echt wel zou vallen."

"Je als touroperator nog steeds leuke reizen kunt samenstellen maar dat je dat veel 'eco-efficiënter' kunt doen dan je nu doet"

Dat het is gekanteld is wel duidelijk. Achter je staat de Groene Veer, een mooie kroon op al het werk.

"Dingen kunnen inderdaad wel kantelen maar ik moet ook veel credits geven aan Saskia Griep, voormalig medewerkster van Sawadee. Het grappige is dat ik aanvankelijk met haar veel discussie had binnen IDUT (voorloper van MVO netwerk toerisme) over CO2-reductie. Logisch, want zij waren sterk afhankelijk van verre reizen. Maar op een dag zei ze, 'we kunnen hier wel over blijven discussiëren maar ik wil er wel iets mee doen.' Toen heb ik voorgesteld om op productniveau naar de CO2-uitstoot te gaan kijken. Want in een productportfolio van elke touroperator zit een variatie van 'helemaal niet zo slecht' tot 'hartstikke beroerd' voor het milieu. Maar binnen je productportfolio draagt de ene reis ook veel meer bij aan omzet, marges en winst dan de andere. Ga die economische factoren nu eens koppelen met die van het milieu. Dat was voor Sawadee een enorme eyeopener. Conclusie is dat je als touroperator nog steeds leuke reizen kunt samenstellen maar dat je dat veel 'eco-efficiënter' kunt doen dan je nu doet. Dus in een goeie afweging tussen milieu en rendement."

Toch viel het daarna een beetje stil. Jullie kregen tourooperators niet warm voor een carbon calculator.

"Dat veranderde op de Vakantiebeurs in 2012. Daar sprak Stefan Gössling - ook van dat clubje van Djerba! - over carbonlabeling van reizen. Dat heeft een aantal mensen (o.a. Gert Nieuwboer van SNP) in de branche en ANVR erg geïnspireerd en via een U-bocht kwam die discussie weer terug bij ons. Toen hebben we samen met een aantal tourooperators een RAAK-project aangevraagd en gekregen om een gebruiksvriendelijke tool te ontwikkelen voor tourooperators om op reisniveau nauwkeurig de CO2-uitstoot te kunnen berekenen."

"De Carbon Calculator is veruit de meest geavanceerde en volledige calculator in de wereld. Er is er niet een die

in de buurt komt”

Wat kan er allemaal met de Carbon Calculator?

"Het is een gebruiksvriendelijke tool waar je al je reisonderdelen kunt invoeren. Van vlucht, accommodatie tot uitstapje. Het is een erg nauwkeurige tool omdat we op vluchtniveau de CO2-uitstoot hebben bepaald. We weten welke toestellen worden ingezet en hoe ze zijn ingericht. Als je weet hoeveel stoelen erin zitten en welk toestel het is kun je per passagier heel nauwkeurig de CO2-uitstoot berekenen. Het is veruit de meest geavanceerde en volledige calculator in de wereld. Er is er niet een die in de buurt komt."

Dan kunnen touroperators aan de juiste knoppen draaien en bij het samenstellen van hun reizen dus kiezen voor meer duurzame vluchten.

"Per reis kun je de carbon footprint uitrekenen en het is de bedoeling dat touroperators dat voor hun hele portfolio gaan doen. Vervolgens kunnen ze die gegevens vastplakken aan de financiële gegevens en de eco-efficiency bepalen. Reizen die weinig aan het resultaat toevoegen maar wel erg vervuilend zijn, kun je bijvoorbeeld schrappen. Ook kun je per reis kijken of je de carbon footprint omlaag kunt krijgen. Kun je bijvoorbeeld een andere luchtvaartmaatschappij of een andere route kiezen, of zit de CO2 vooral in het lokale vervoer? Of zit er een excursie in die 300 kg extra veroorzaakt en maakt die ene excursie dan het verschil of kun je daar ook een alternatief voor vinden? Of binnen Europa meer met de trein reizen? Allemaal keuzes die je kunt maken."

Is de scepsis inmiddels een beetje weg?

"We hebben de carbon calculator onlangs bij de workshops van de Groeneveldconferentie geïntroduceerd en ik was positief verrast door het enthousiasme. Touroperators die altijd stelden het nooit te willen doen, gingen toch met hun reizen aan de slag. Dan zie je dat ze het een leuke uitdaging vinden om er bijvoorbeeld 6% vanaf te krijgen."

Er zijn toch al heel veel ecolabels. Wat voegt dit toe?

"De meeste labels gaan alleen over accommodatie en zeggen niets over de hele reis. Een accommodatie in Australië kan een heel groen label hebben, maar je moet er wel heen. Bovendien zijn die labels vaak vooral kwalitatief met heel veel vragen als 'Heb je in het managementplan staan...'. Het zijn bovendien duurzaamheidslabels waar milieu maar een klein onderdeel is. Je mag al blij zijn als er naar feiten gevraagd wordt over bijvoorbeeld het energiegebruik. Ander bezwaar is dat in sommige schema's heel erg milieuvriendelijke accommodaties vaak erg slecht scoren. Voor het gebruik van energiezuinige airco's krijg je punten, maar als je helemaal geen airco hebt, krijg je geen punten. In die systematiek scoort een berghut zonder elektriciteit bijvoorbeeld slechter omdat ze niet kunnen opgeven dat ze spaarlampen gebruiken."

"Dan hebben we precies het proces te pakken waar het om moet gaan"

Wat voor Carbon Label sta jij dan voor?

"Een Carbon Label voor de hele reis is absoluut nieuw. Je moet die dan per reisdag presenteren want anders zou je reizen die lang duren erg benadelen en zouden korte reisjes naar New York nog relatief voordelig uitkomen. Terwijl dit soort trips natuurlijk gekkenwerk zijn voor het milieu. Als het carbon label er komt dan is dat voor veel touroperators een incentive om in ieder geval een deel van hun portfolio in te voeren. Je krijgt dan vanuit meerdere kanten druk. Vanuit de marketingafdeling die het interessant vindt om het Carbon Label erbij te zetten mits het niet helemaal rood is, intern op reizen die slecht scoren en daarom worden aangepast en vanuit touroperators weer druk op de luchtvaart om zuiniger vliegtuigen in te zetten. En dan hebben we precies het proces te pakken waar het om moet gaan."

Gaat het CSTT dit allemaal regelen?

"De tool is ondergebracht bij een stichting van ANVR waar NHTV, en SNP inzitten. De uitvoering hebben we ondergebracht bij CNG. De stichting is eigenaar van de calculator."

Zit er nog ontwikkeling in de calculator?

"Dit is versie 1.0 en we kijken al verlangend uit naar versie 2.0. We gaan de calculator nog gebruiksvriendelijker maken en de CO2-uitstoot van de accommodaties willen we op meer data baseren. Er zitten nog aannames in die beter kunnen."

Nog andere ambities?

"We proberen de calculator ook internationaal weg te zetten want dan komt er meer financiële ruimte om verder te ontwikkelen. De calculator is internationaal gemaakt, er zitten geen typisch Nederlandse dingen in, alles is in het Engels. Waar je ook in de wereld bent, kun je hem toepassen."

Hoe kun je deelnemen?

"We werken met licenties en een licentie heb je al vanaf 150 euro per jaar. Je bouwt in een beschermde omgeving aan je eigen database. Dan heb je een basislicentie en betaal je voor elke ingevoerde reis 1 euro. Met een maximum van 490 euro."

Dat is niet veel geld. Lijkt me dat iedereen in de rij staat.

"Het aanschaffen van de licentie is stap één maar je moet wel iemand vrijmaken om de gegevens in te voeren."

"Je kunt als touroperator 10% tot 20% CO2-uitstoot verminderen door kritisch met de tool naar je portfolio te kijken voordat het echt gaat kraken"

En als we niks doen?

"Dit is een belangrijke stap voor de sector om zelf, zonder dat de overheid ingrijpt met zware maatregelen, iets te doen. natuurlijk weet de overheid dat vakanties belangrijk zijn maar ze komen ongetwijfeld een keer met maatregelen en dan raak je als sector de regie kwijt.. Dat moet je voor zijn. En je kunt als touroperator 10% tot 20% CO2-uitstoot verminderen door kritisch met de tool naar je portfolio te kijken voordat het echt gaat kraken. Daarvoor hoef je natuurlijk niet alle reizen naar Nieuw zeeland of Australië te schrappen."

Link: <http://www.cstt.nl/>

Topics: Duurzaam toerisme

Trefwoorden: duurzaam toerisme, reisbranche, touroperators