

Droge voeten of poen?

www.ftm.nl
november 2de, 2012

Vandaag verschijnt een belangrijk proefschrift. Ingenieur Paul Peeters hoopt aan de Technische Universiteit Delft te promoveren op een proefschrift over de gevolgen van toerisme op het klimaat. De conclusies van Peeters liegen er niet om. Als we ons aan het Parijse klimaatverdrag willen houden, dan zullen we veel minder moeten vliegen. Op dit moment is het vliegverkeer verantwoordelijk voor vijf procent van de mondiale CO₂-uitstoot. Bij ongewijzigd beleid vliegt de wereldbevolking in 2100 echter ruim negen keer zoveel, en zal de bijdrage van de vliegende toerist aan de klimaatopwarming dramatisch toenemen.

Tijd voor radicale ingrepen in het vrije toerismeverkeer dus, zou je zeggen. Mis. Het verdrag van Parijs rept met geen woord over heffingen op kerosine

Tijd voor radicale ingrepen in het vrije toerismeverkeer dus, zou je zeggen. Mis. Het verdrag van Parijs rept met geen woord over heffingen op kerosine. In plaats daarvan is afgesproken dat de sector zelf met voorstellen voor emissiereductie zou komen. Maar de voorstellen die nu circuleren - vliegbelastingen, duurdere emissierechten, subsidie op biobrandstoffen, technologische innovatie, hogesnelheidstreinen - zijn ontoereikend. Zonder aanpalende volumebeperkingen - botweg: minder vaak op vakantie, minder vaak met het vliegtuig en minder ver - gaan we de klimaatdoelstellingen niet halen en verdwijnt Nederland onherroepelijk onder de zeespiegel.

Kritisch rapport

Het is een boodschap die [de Nederlandse groeicoalitie](#) niet graag hoort. Vorig jaar publiceerde de [Raad voor de leefomgeving en infrastructuur](#) een kritisch rapport over de eenzijdige fixatie van het kabinet op het binnenhalen van zoveel mogelijk vliegtuigen en schepen. De Raad constateerde dat het Nederlandse verdienmodel als doorvoerhaven om technische en ecologische redenen achterhaald was. Ze schreef dat het kabinet er beter aan zou doen om Nederland om te bouwen tot internethub. Makelaar in data in plaats van schuiver van dozen.

Het kwam de Raad op een neerbuigende reactie van toenmalig [minister Schultz van Haegen](#) te staan: 'Wij zien in het rapport geen reden om onze strategie te wijzigen.' En dus wordt Nederland momenteel onder een volgende laag asfalt verstopt, krijgt Amsterdam een nieuwe zeeluis, gaat Rotterdam zich opwerpen als de [steenkoolhaven van Europa](#), ziet Schiphol steeds weer kans om onder groeibeperkingen uit te komen, en moet Lelystad tegen de zin van zowat iedereen in de charterhub van Nederland worden.

"Zo sterk is de Nederlandse coalitie die zich achter de groei van het lucht-, water- en wegtransport heeft geschaard. Fuck het milieu. Fuck het nageslacht"

Ook het regeerakkoord van Rutte 3 grossiert in weinig duurzame maatregelen. Meer asfalt, meer vliegbewegingen, verdere uitbreiding van de havens. En neemt u maar van

mij aan dat de voorgenomen vliegtaks nooit de 27 tot 42 procent prijsverhogingen gaat opleveren die nodig zijn om de externe milieueffecten te compenseren. Zo sterk is de Nederlandse coalitie die zich achter de verdere groei van het lucht-, water- en wegtransport heeft geschaard. Fuck het milieu. Fuck het nageslacht.

Touristhub Amsterdam

De consequenties van de boodschap van Peeters zijn groot. Neem Amsterdam. Sinds enige jaren behoort mokum tot een van de meest geliefde toeristenbestemmingen. Samen met Venetië en Barcelona kent Amsterdam de grootste toerismedichtheid. En net als in Barcelona en Venetië gaat dat gepaard met groeiende overlast en toenemend verzet van de plaatselijke bevolking. Ik kan het als bewoner alleen maar beamen. De binnenstad is driekwart van het jaar feitelijk onbegaanbaar. Zwalkende toeristen maken trottoirs en fietspaden onveilig, bezetten voorzieningen als het Van Gogh-museum en het Rijksmuseum, en zorgen voor exorbitante prijzen in horeca en winkels.

Als het aan de gemeente ligt, gaat Amsterdam keihard dezelfde kant op als Venetië

Het kan de groeicoalitie erachter niet deren: zolang de revenuen maar stijgen. En dat deze, zoals Floor Milikowski en Saskia Naafs in *de Groene Amsterdammer* hebben betoogd, in belangrijke mate in de zakken van buitenlandse eigenaren en beleggers terechtkomen, kan de pret van publiek gefinancierde marketeers als de Amsterdam Economic Board niet drukken. Sterker, als het aan de gemeente ligt, gaat Amsterdam keihard dezelfde kant op als Venetië. Het afgelopen decennium is het aantal hotelkamers in Amsterdam met bijna zestig procent gestegen, terwijl het aantal hotels met dertig procent is gegroeid. En er zitten er nog veel meer in de pijplijn: 2058 hotelkamers om precies te zijn, de officieel afgekondigde hotelstop ten spijt. Amsterdam staat daarmee op de vierde plek van snelst groeiende hotelsteden in Europa.

En datzelfde geldt voor Amsterdam als conferentiestad. In 2016 eindigde de stad wereldwijd op de zevende plek. Een stijging van vijf plaatsen ten opzichte van het jaar daarvoor. Het aantal conferenties nam met maar liefst twintig procent toe. Van 120 in 2015 naar 144 in 2016. De gemeente is er maar wat trots op: die zevende plek is het resultaat van niet aflatende citymarketing, aldus de stad.

Tijd voor weerwerk

Wie Peeters serieus neemt, weet dat dit allemaal niet houdbaar is. Want hoe komen al die toeristen en congresgangers in Amsterdam? Juist, per vliegtuig. Het wordt hoog tijd dat die groeicoalitie Schiphol, KLM, hotelwezen, RAI, rijk en gemeente wat weerwerk krijgt.

Droge voeten zijn belangrijker dan poen.

Over de auteur

Ewald Engelen

Gevolgd door 703 leden

FTM-columnist van het eerste uur, financieel geograaf aan de UvA en actief voor de Partij voor de Dieren.