

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1339

van **CATHY COUDYSER**

datum: 7 september 2021

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Internationaal toerisme in Vlaanderen - Onderzoek naar de carbon footprint

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 533 van 22 januari 2021 gaf de minister mee dat in februari van dit jaar een onderzoek zou worden opgeleverd via hetwelk getracht zou worden om de ecologische voetafdruk te bepalen van internationale toeristen in Vlaanderen. Dit onderzoek werd toevertrouwd aan de Universiteit van Breda, meer bepaald het Centre for Sustainability, Tourism and Transport (CSTT).

Het Centre for Sustainability, Tourism and Transport van Breda University of Applied Sciences publiceert in samenwerking met NRIT Onderzoek en NBTC-NIPO Research sinds 2008 jaarlijks een onderzoek naar de emissies van kooldioxide (de carbon footprint) die worden veroorzaakt door Nederlandse vakantiegangers in binnen- en buitenland.

1. Kan de minister de concrete invalshoek van dit onderzoek motiveren? Waarom heeft Toerisme Vlaanderen ervoor gekozen om de CO₂-uitstoot van internationale toeristen in Vlaanderen in kaart te brengen (en bijvoorbeeld niet de carbon footprint van Vlaamse toeristen in binnen- en buitenland)?
2. Welke onderzoeksmethodologie werd gehanteerd door de onderzoekers?
3. Kan de minister de voornaamste resultaten toelichten die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen?
4. Heeft Toerisme Vlaanderen in het verleden al een soortgelijk onderzoek laten uitvoeren, waardoor er ook evoluties kunnen waargenomen worden?

Zo ja, van wanneer dateert dit onderzoek en welke evoluties zijn waar te nemen?

Zo niet, overweegt de minister dit onderzoek periodiek te herhalen en zo ja, welke tijdspanne wordt daarbij best in acht genomen?

5. Welke beleidsconclusies trekt de minister uit de resultaten van dit onderzoek?

ANTWOORD

op vraag nr. 1339 van 7 september 2021

van **CATHY COUDYSER**

1. De ecologische voetafdruk, en met name de uitstoot van broeikasgassen, is een 'hot topic'. De verschillende beleidsniveaus hebben hier terecht aandacht voor. Onder andere de Europese Commissie wil via de *European Green Deal* de netto broeikasgasemissies met minstens 55% laten dalen tegen 2030 (t.o.v. het 1990 niveau) en een volledig klimaatneutrale groei bereiken tegen 2050. Als verantwoordelijk Vlaams minister is dit een thema waar ik ook volop mee bezig ben.

Zoals ik reeds in andere klimaatdossiers aangaf, wil ik mijn beleid niet baseren op blinde slogans, maar wel op harde feiten. En daarom is het noodzakelijk een beter zicht te krijgen op de ecologische voetafdruk van de verschillende economische sectoren. De toeristische sector is hierbij bijzonder complex. Volgens de TSA-afbakening omvat de toeristische sector immers maar liefst 60 verschillende NACE5-codes. De meeste hiervan vallen bovendien niet onder het huidige *European Emissions Trading System* (EU ETS) en hun exacte uitstoot is dan ook vaak onbekend. Hierdoor dringt een specifiek gericht onderzoek zich op.

De keuze voor internationaal toerisme in Vlaanderen is tweeledig:

- De eerste en voornaamste reden is het feit dat de grootste impact veroorzaakt wordt door transport, en dan voornamelijk vliegverkeer. Dit maakt dat internationaal toerisme in grootteorde veel zwaarder zal doorwegen dan binnenlands toerisme.
 - Een tweede, eerder prozaïsche reden, is het gegeven dat de werking van het agentschap Toerisme Vlaanderen gericht is op inkomend internationaal toerisme. Binnenlands toerisme en uitgaand toerisme vallen niet binnen de specifieke bevoegdheden van het agentschap.
2. De onderzoekers gebruiken een methode die eveneens werd toegepast in verschillende bestemmingen in Nederland. Omdat specifieke uitstootgegevens per toeristische subsector (i.e. de 60 NACE5-codes) ontbreken, wordt er gerekend vanuit de vraagzijde. Specifiek wordt kennis vanuit de STATBEL aankomst- en overnachtingscijfers van alle internationale markten gecombineerd met kennis uit de bezoekersonderzoeken van Toerisme Vlaanderen en partners (het Kunststedenonderzoek, Kustonderzoek en Vlaamse Regio-onderzoek). Uit deze onderzoeken wordt informatie gehaald over activiteiten en vervoerskeuzes ter plaatse, de combinatie van bezoeken aan Vlaanderen met andere bestemmingen en gekozen accommodatievormen.

Voor alle landen worden afstanden berekend tot Vlaanderen en – daar waar detailinformatie ontbreekt, aangezien de bezoekersonderzoeken beperkt zijn tot de 12 belangrijkste markten van Vlaanderen – wordt het transportmiddel ingeschat op basis van afstand.

Vervolgens worden er conversiefactoren toegepast voor transportmiddelen, toeristische activiteiten en accommodatievormen. Deze conversiefactoren zijn gebaseerd op internationale onderzoeken en geven uitstootwaarden aan gereisde kilometer (voor vervoer), gependeerde nachten (voor accommodatie) en aantal bezoeken (voor activiteiten). Zo wordt voor accommodatie bijvoorbeeld ingeschat dat een verblijf in

een hotel 20,6 kg CO₂ per nacht uitstoot, terwijl dit voor een B&B 15,1 kg is en voor een kampeerterrein 7,9 kg.

Een belangrijke correctiefactor werd eveneens toegepast op internationale bezoekers die naast Vlaanderen ook nog andere bestemmingen (bv. Frankrijk, Nederland) bezoeken binnen dezelfde reis. In dit geval is het foutief om de gehele uitstoot van het vliegen van en naar de bestemming toe te rekenen aan Vlaanderen en werd dit gecorrigeerd op basis van het aantal gespendeerde nachten. Indien bijvoorbeeld 5 nachten in Vlaanderen werden doorgebracht voor een reis van in totaal 20 nachten, dan werd 25% uitstoot van het transport toegeschreven aan Vlaanderen.

3. In 2019 bedroeg de totale CO₂-emissie voor inkomend toerisme in Vlaanderen 2334 megaton, waarvan 1624 Megaton toe te wijzen was aan de 12 belangrijkste bezoekersmarkten.

In totale emissies werd de grootste uitstoot gegenereerd door bezoekers uit

- de Verenigde Staten (311,5 Kiloton), gevolgd door
- Nederland (276,1 Kiloton),
- Duitsland (226,9 Kiloton),
- Frankrijk (217,5 Kiloton),
- het Verenigd Koninkrijk (134,5 Kiloton) en
- China (114,4 Kiloton).

Maar dit is uiteraard ook gelinkt aan de bezoekersaantallen die voor deze landen een stuk hoger liggen.

Indien de totale uitstoot gedeeld wordt door het aantal aankomsten uit elk land, wordt een uitstoot per trip gevonden en verandert bovenstaande rangschikking. In dit geval is de uitstoot direct gerelateerd aan afstand en wordt de rangschikken gedomineerd door eilandengroepen uit de Stille Oceaan, zoals

- Amerikaans Samoa (886 kg per trip),
- Christmaseiland (846,2 kg per trip),
- Zuid-Georgië en de Zuidelijke Sandwicheilanden (839,5 kg per trip) en
- de Cookeilanden (812,5 kg per trip).

De absolute bezoekerscijfers uit deze markten zijn evenwel zeer beperkt. Indien we enkel kijken naar onze belangrijkste aankomstmarkten, is de volgorde als volgt:

- de Verenigde Staten bovenaan (720,1 kg per trip), gevolgd door
- China (719,8 kg per trip),
- Japan (701,5 kg per trip) en
- Rusland (413 kg per trip).

De gemiddelde dagelijkse CO₂-emissie per bezoekers was 63 kg. Ter vergelijking, de gemiddelde dagelijkse CO₂ emissie van een inwoner in Vlaanderen is 27,2 kg. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de impact die transport heeft op de ecologische voetafdruk en dan met name vliegtuigreizen waarvoor de CO₂-emissie per dag al gauw verdubbelt ten opzichte van het gemiddelde.

Om tot een kosten-baten analyse te komen, werd er eveneens een eco-efficiëntie-indicator berekend. Deze kon wel enkel berekend worden voor de 12 belangrijkste markten, aangezien er gebruik moet gemaakt worden van bezoekersonderzoeken om de bestedingen te kunnen inschatten. In deze methode wordt de CO₂-uitstoot per bezoeker afgezet tegen het gemiddelde bestedingsbedrag. Met andere woorden kilogram uitgestoten CO₂ wordt berekend per gespendeerde euro, waarbij markten die meer economische opbrengsten genereren voor relatief lagere uitstoten dus de voorkeur genieten. Algemeen genomen zijn Europese landen hierbij interessanter dan

intercontinentale toeristen, met een eco-efficiëntie van 0,39 kg CO₂ per bestede euro, ten opzichte van 0,75 kg uitstoot per bestede euro voor intercontinentale markten.

De meeste interessante markten zijn:

- Zwitserland met een eco-efficiëntie van 0,23 kg CO₂/€, gevolgd door
- Luxemburg (0,24 kg CO₂/€),
- het Verenigd Koninkrijk (0,28 kg CO₂/€),
- Frankrijk (0,36 kg CO₂/€),
- Duitsland (0,36 kg CO₂/€) en
- Nederland (0,39 kg CO₂/€).

Minst interessant op dat vlak zijn

- de Verenigde Staten (1,47 kg CO₂/€),
- China (1,72 kg CO₂/€) en
- Japan (2,93 kg CO₂/€).

4. Dit onderzoek is het eerste dergelijk onderzoek dat voor Vlaanderen werd uitgevoerd, dus kan er weinig gezegd worden over evoluties.

Maar we kunnen wel met quasi-zekerheid stellen dat - gezien de grote impact van transport van en naar de bestemming - de groei in toeristische aankomsten en overnachtingen pre-Covid-19 de ermee gepaard gaande uitstoot verhoogd heeft. Eventuele verbeteringen in uitstoten van vliegtuigen, cruiseschepen en auto's zijn hierbij onvoldoende om de groei in aantallen te compenseren.

Momenteel lijkt het niet nuttig dit onderzoek jaarlijks of 2-jaarlijks te herhalen omdat de resultaten vooral samenhangen met enerzijds het aantal bezoekers en anderzijds met de eco-efficiëntie van transport, accommodatie en attracties. Technologische verbeteringen en vergroening van de sector gebeurt momenteel niet met een dusdanige snelheid dat er een wezenlijk verschil zal zijn op twee jaar tijd.

Een frequentie van vijf jaar lijkt me op dit vlak eerder aangewezen. Dit kan dan gekoppeld worden aan onderzoeken naar het 'profiel van de toerist' waarin o.a. gepeild wordt naar de activiteiten die ze ondernemen, hun uitgaven...

5. De voornaamste conclusie is – niet geheel verrassend – dat de CO₂-emissie sterk samenhangt met het transportmiddel waarmee men naar Vlaanderen komt. De belangrijkste winst lijkt me dan ook te zitten in het vergroenen van het vervoer over lange afstanden.

Bezoekers uit verre markten kunnen enkel naar Vlaanderen komen met het vliegtuig. Ik hoop dan ook dat door technologische vooruitgang de luchtvaartsector kan vergroenen.

Voor de Europese markten moet meer ingezet worden op snelle treinverbindingen en nachttreinen. Deze evolutie is nu reeds aan de gang. Zo zien we meer en meer nachttreinen naar en van verdere Europese bestemmingen starten. Toch kan op dit vlak nog veel verbeterd worden. Dit past zeker in het beleid van Europa, maar wij kunnen dit uiteraard vanuit Vlaanderen extra ondersteunen.

Daarnaast zet ik sowieso in de komende jaren verder in op het verduurzamen van de toeristische sector. Duurzaamheid was bijvoorbeeld een van de thema's waarvoor toeristische ondernemingen aanspraak konden doen op een financiering via het Vlaams Stimulusprogramma.