

demos

Jaargang 37
Nov./Dec. 2021

ISSN 0169-1473

Een uitgave van het
Nederlands
Interdisciplinair
Demografisch
Instituut

Bulletin
over
Bevolking
en
Samenleving

10

nidi

inhoud

- 1 Overtoerisme verdrijft de bevolking van Venetië
- 5 De kijk van werkgevers op flexibele arbeidscontracten
- 8 Gebruik deeltijdpensioen verwaarloosbaar



Foto: Pedro Szekely/Flickr

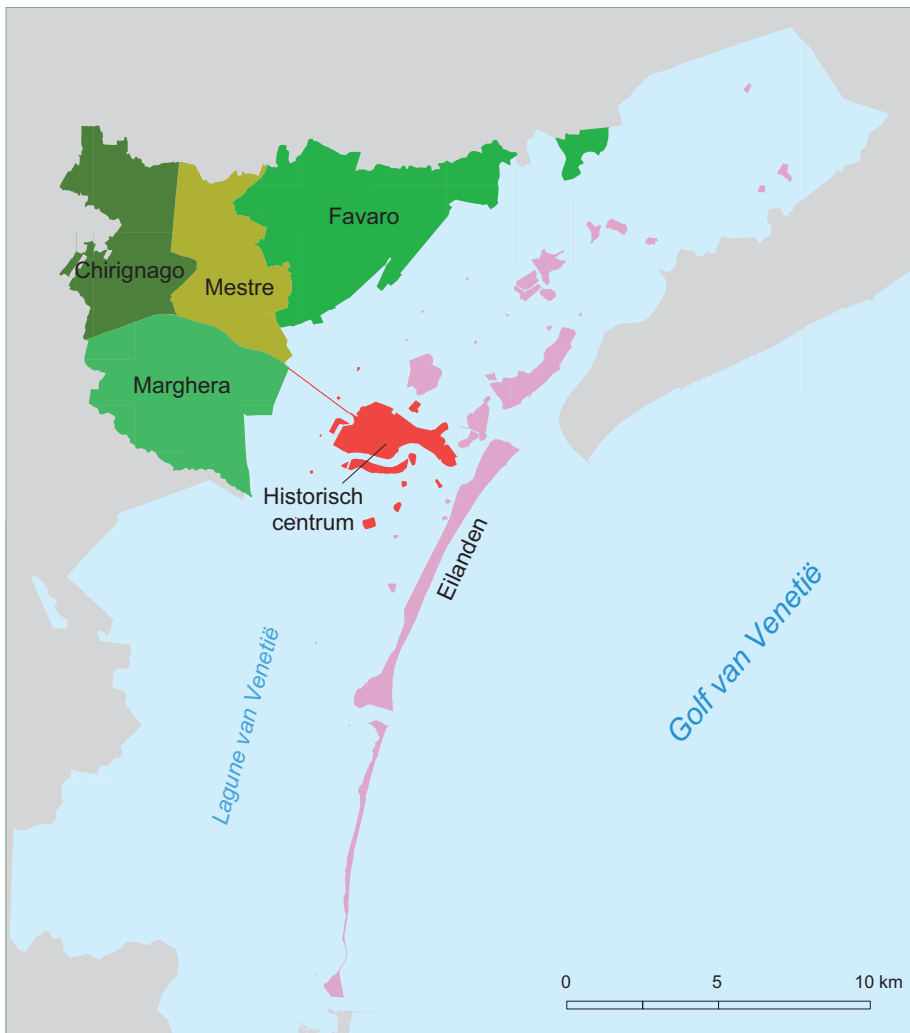
Overtoerisme verdrijft de bevolking van Venetië

JAN VAN DER BORG

Veel landen, regio's en steden zijn afhankelijk van de sterk groeiende toeristische sector. Afgezien van de tijdelijke terugslag door de COVID19-pandemie, lijkt de groei van deze sector nog niet te stoppen. De roep om 'overtoerisme' af te remmen wordt steeds sterker, niet alleen in Venetië.

De toegenomen welvaart in grote delen van de wereld en ook de steeds groeiende mobiliteit van de wereldbevolking en, bij voorbeeld, het toenemende aanbod van goedkope vluchten, maakt dat de reisbranche veel andere sectoren de loef afsteekt. Op veel bestemmingen gaat deze groei echter gepaard met belangrijke kostenposten, niet alleen milieukosten, maar ook sociale kosten en zelfs economische kosten. In bestemmingen waar vooral de kosten de pan uit lijken te rijzen, zoals Amsterdam, Brugge, Praag en Venetië, wordt de roep om de toeristische ontwikkeling af te remmen steeds sterker. Het fenomeen waarbij de excessieve druk van de toeristische ontwikkeling de lokale economie en samenleving ontwricht wordt tegenwoordig 'overtoerisme' genoemd. De studie van overtoerisme is echter allesbehalve recent. Door de explosieve groei van de toeristische markt wereldwijd is de belangstelling voor dit fenomeen alleen maar toegenomen. Overtoerisme is eigenlijk inherent aan de aard van het toeristisch product. De kern van het toeristische product van een bestemming bestaat namelijk uit zogenoemde 'commons', natuurlijke en culturele toeristische publieke ruimtes of goederen die door iedereen vrij te gebruiken zijn. Een ongelimiteerde groei van het aantal toeristen in een bestemming leidt daarom op een gegeven moment tot wat in de literatuur de 'tragedy of the commons' genoemd wordt: een overmatig gebruik van de toeristische hulpbronnen waardoor het in stand houden ervan in het

Figuur 1. Kaart van de gemeente Venetië en de verschillende zones/deelgemeenten



Bron: Basi territoriali/Istat; kartografie: Peter Ekemper/NIDI.

gedrang komt. Toerisme dreigt dan zelfs de aantrekkelijkheid van de bestemming uiteindelijk te ondermijnen.

Symbool van overtoerisme

De laatste jaren is de Noord-Italiaanse stad Venetië verworden tot het symbool van overtoerisme en voor veel toeristische bestemmingen een schrikbarend voorbeeld. De relatie tussen deze stad en de nu enige levensvatbare economische activiteit die het bezit, namelijk toerisme, blijft een bron van verhitte discussies en van grote misverstanden, waarvan de veronderstelling dat Venetië niet zonder massatoerisme kan waarschijnlijk de belangrijkste is. Sinds ik in 1987 in Venetië aankwam voor mijn promotieonderzoek is de kern van het Venetiaanse probleem echter hetzelfde gebleven: als toeristische ontwikkeling niet wordt gereguleerd, maar aan improvisatie wordt overgelaten, heeft toerisme de neiging te veranderen van een bron van welvaart en welzijn voor de hele gastgemeenschap tot een motor van grote rijkdom voor enkelen en enorme kosten voor de gemeenschap. Met zijn 30 miljoen bezoekers in 2019 behoorde Venetië, samen met steden als Amsterdam, Lissabon en Praag, tot de steden met het meeste bezoekers per hoofd van de bevolking.

Het grote aantal bezoekers staat in schril contrast met de toeristische draagkracht, te weten de hoe-

veelheid toeristen die een bestemming maximaal kan herbergen. Voor Venetië wordt deze draagkracht door economen geschat op ongeveer 17 miljoen bezoekers op jaarbasis. Van de eerdergenoemde 30 miljoen bezoekers kwam ongeveer 75 procent voor minder dan een dag naar de stad, terwijl 25 procent één of twee overnachtingen boekte. Volgens een recente studie uit 2020 zou een mix van 55 procent verblijfstoerisme en 45 procent dagtoerisme optimaal zijn. Het is duidelijk dat naast het absolute aantal bezoekers ook het relatief kwaliteitsarme dagtoerisme een belangrijk deel van het toeristische probleem van de stad geworden is.

Dit zien we overigens niet alleen in Venetië gebeuren, maar, zoals verschillende studies inmiddels hebben aangetoond, ook in veel andere van oudsher populaire toeristische bestemmingen. De toeristische publieke goederen die ze bezitten zijn niet alleen uniek, maar ook vaak te benutten zonder dat er voor dit gebruik een passende prijs wordt betaald. Een prijs die ofwel de intrinsieke waarde van het publieke goed weerspiegelt ofwel de collectieve kosten dekt die nodig zijn om het publieke goed waar mogelijk te beschermen en in stand te houden. Bovendien lijkt het erop dat kwalitatief hoogwaardige vormen van toerisme vaak verdrongen worden door kwaliteitsarme vormen van (massa-) toerisme. In het geval van Venetië verdringt bijvoorbeeld het eerdergenoemde dagtoerisme vaak het verblijfstoerisme. Kortom, van een goudmijn wordt toerisme bijna automatisch een last voor de gemeenschap. Zeker bij gebrek aan een expliciet toeristisch beleid dat bijvoorbeeld bij stagnerende groei stimuleert en bij explosieve groei juist afremt (en dus anticyclisch is) dreigt het gebrek aan evenwicht tussen collectieve kosten en baten alleen maar te groeien. Hiermee komt ook de duurzaamheid van de toeristische ontwikkeling in gevaar.

Venetianen verdwijnen uit de stad

Eén van de belangrijkste symptomen van het gebrek aan balans en duurzaamheid in Venetië is de 'exodus' van de bevolking uit het historische centrum van de stad. De gemeente Venetië bestaat uit drie aparte zones die ook qua karakter enorm van elkaar verschillen (zie figuur 1: het historische centrum (rood) dat omvat de toeristenattracties die iedereen kent, (2) de eilanden (roze), waarvan Lido di Venezia het grootste is, en (3) het vasteland (verschillende kleuren groen), met onder andere Mestre, Marghera en Favaro als belangrijkste deelgemeenten).

Figuur 2 laat zien hoe de bevolking zich ontwikkelde tussen 1931 en 2021 in het historische centrum van de stad en in de gemeente als geheel. Het historische centrum ligt in het midden van de lagune en is verbonden met het vasteland door een brug voor auto's en treinen. De implosie van het aantal inwoners in het historische centrum is duidelijk. Van de bijna 175.000 inwoners in 1951, toen meer dan de helft van het aantal inwoners van de gemeente als geheel (315.811 inwoners), woonden er in 2021 nog maar 51.208 mensen in de Venetiaanse binnenstad, minder dan een vijfde van het totaal aantal inwoners in de gemeente (256.146), dat vanaf 1971 ook sterk daalde.

De daling van het aantal inwoners in het historische centrum is gerelateerd aan de ontwikkeling van het toerisme maar wordt er zeker niet alleen door veroorzaakt. Al voor het toerisme in Venetië massaal begon te groeien, zo ongeveer aan het einde van de jaren zeventig, daalde het aantal inwoners van het historische centrum. Een dergelijke daling (suburbanisatie) zagen we in veel Europese steden. Huizen buiten het centrum waren niet alleen goedkoper, maar ook ruimer en omgeven door groen. Mestre en Marghera waren de belangrijkste bestemmingen van deze migranten, omdat hier niet alleen het huizenaanbod sterk toenam maar er ook werk te vinden was in de dienstverlening en de industrie. Zo bouwt de scheepswerf Fincantieri in Marghera nog steeds de enorme cruiseboten waar de Venetianen zo intensief tegen protesteren. Pas in de jaren negentig neemt het beslag dat de toeristische ontwikkeling op de publieke ruimte legt en de druk van de toeristische activiteiten op de grondmarkt in het centrum dusdanig toe dat, aan de ene kant, de kwaliteit van het leefklimaat afneemt en, aan de andere kant, de grondprijs toeneemt. Met als resultaat dat bewoners en bedrijven ook na 1990 ervoor blijven kiezen de stad te verlaten voor een rustigere en goedkopere, zij het meer perifere locatie.

Monocultuur

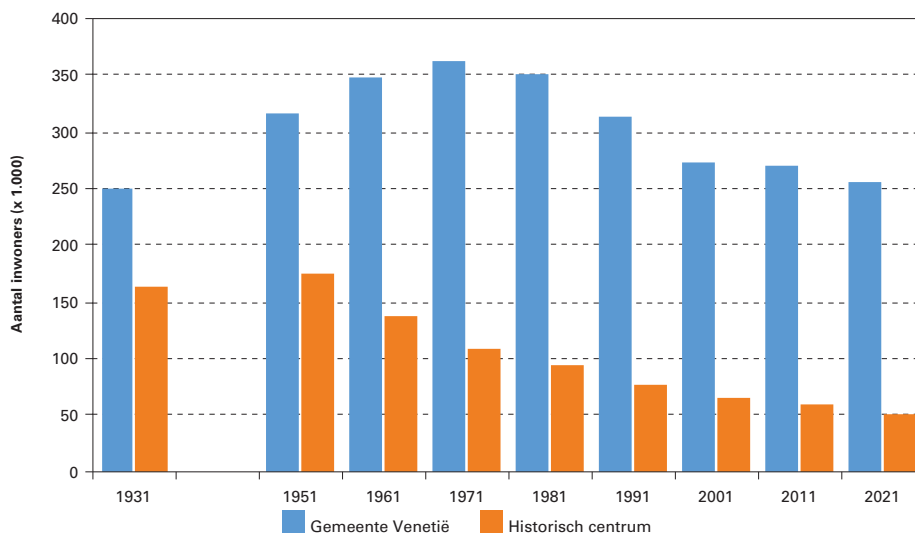
Wat niet uit de bovenstaande cijfers blijkt, is de invloed van deze exodus van bewoners en van kleine bedrijven. Vooral jongeren en gezinnen die actief waren op de arbeidsmarkt verlieten de stad in de laatste vijf decennia; ouderen en gepensioneerden vormen nu het leeuwendeel van de stadsbevolking. Deze sterke ontgroening en vergrijzing van de bevolking wordt in figuur 3 inzichtelijk.

Tegelijkertijd versmalde ook de economische basis omdat veel niet-toeristische activiteiten de stad verlieten en werden vervangen door toeristische bedrijven. De resulterende toeristische monocultuur bleek erg kwetsbaar tijdens de COVID-19-pandemie. De wereldwijde daling van het aantal toeristen met 80 procent zorgde voor een sociaaleconomisch bloedbad in het hele toeristische systeem in en rond de stad. Van de dynamische, rijke handelsstad van weleer, weerspiegeld in zijn enorme cultuurhistorische rijkdom, verwerd het stadscentrum, en in toenemende mate ook de rest van het stedelijk systeem, tot een overvol openluchtmuseum. Afgezien van de COVID-19-pandemie, is er de afgelopen decennia weinig veranderd aan de omvang en de absolute groei van de Venetiaanse toeristische markt. Drie kwalitatieve ontwikkelingen zijn relevant:

Cruisetoerisme

De meest in het oog springende verandering in Venetië is misschien wel de explosie van het cruise-toerisme. Deze vorm van toerisme, waar voor velen nog steeds een waas van luxe omheen hangt, lijkt in de praktijk sterk op het dagtoerisme. Het verdienmodel van de hedendaagse aanbieders van cruises is sterk gericht op een steeds massaler wordend aanbod op gigantische schepen waarbij schaalvoordelen de gemiddelde kosten en daarmee de prijs van de cruises laag moeten houden.

Figuur 2. Bevolking van het historische centrum en van de gemeente Venetië totaal, 1931-2021



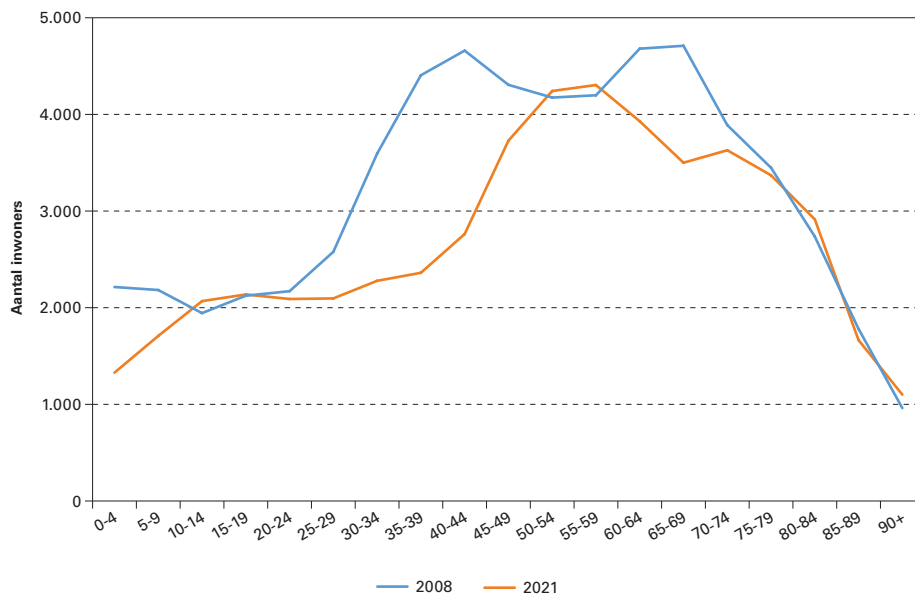
Bron: Gemeente Venetië, 2021.

Het lijkt tegenstrijdig, maar onderzoek uit 2013 heeft aangetoond dat hoe minder cruiseschepen aanmeren, hoe beter dit voor de economie en voor de Venetiaanse samenleving als geheel is. UNESCO heeft onlangs bedreigd om Venetië van de lijst van werelderfgoed te halen en op de lijst van 'bedreigd werelderfgoed' te plaatsen, waardoor de Italiaanse regering besloot om vanaf 1 augustus 2021 geen cruiseschepen meer tot voor het San Marcoplein te laten varen. De cruiseschepen moeten nu uitwijken naar Marghera, waarmee er dus geen einde lijkt te komen aan het door veel Venetianen zo verfoeide cruise-toerisme. Wel heeft het cruise-toerisme het bewustwordingsproces dat het toerisme in Venetië al lang niet meer duurzaam is versneld. Niet alleen UNESCO maar ook de bewoners voeren al jaren een heftige strijd tegen de zogenaamde 'grandi navi', de cruiseschepen.

Toeristenbelasting

Een tweede ontwikkeling is de relatief recente poging om het toerisme iets duurzamer te maken door de invoering van een toeristenbelasting op hotelovernachtingen in 2013. Met deze inkom-

Figuur 3. De leeftijdsopbouw van de bevolking van het historische centrum van Venetië in 2008 en 2021



Bron: Gemeente Venetië, 2021.



Foto: Wouter van Doorn / Flickr

sten kan de gemeente een deel van de collectieve kosten die voortvloeien uit toerisme dekken en zo de burgers compenseren die de gevolgen ondervinden van een te hoge toeristendruk op hun stad. Paradoxaal genoeg bestraft deze toeristenbelasting juist het verblijfstoerisme en laat het dagtoerisme ongemoeid. Hierdoor zorgt het voor een nog minder optimaal gebruik van het toeristische kapitaal van Venetië. In plaats van de toeristenbelasting te koppelen aan accommodaties (zoals hotels) zou het volgens velen veel beter zijn om deze belasting op de een of andere manier te koppelen aan het binnentreden van het historische centrum, bijvoorbeeld door een systeem van rekeningrijden of een toeslag op een kaartje voor de bussen en de treinen tussen het vasteland en Venetië.

Airbnb

De derde ontwikkeling is de expansie van de deeleconomie in het algemeen en de sterke verspreiding van de niet-traditionele vormen van accommodatie, waaronder Bed & Breakfasts (B&B's) en Airbnb in het bijzonder. Deze vormen van accommodatie hebben zeker bijgedragen aan de groei van het verblijfstoerisme ten koste van het dagtoerisme. Zeker daar waar het bonafide B&B's betreft (dat wil zeggen B&B's waar de uitbater netjes belasting betaalt en de veiligheidsnormen respecteert), is deze vorm ook om een andere reden een aanwinst voor de bestemming. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat gasten van B&B's langer dan gemiddeld verblijven in de bestemming, meer uitgeven per persoon en per dag, en zich ook makkelijker laten verleiden om de platgetreden paden te vermijden. Aan de groei van de verhuur van kamers en appartementen via platforms zoals Airbnb zit natuurlijk ook een keerzijde. De druk op de prijs van huizen en op de huur is de laatste jaren nog sterker toegenomen dan hiervoor door het afnemende aanbod voor (potentiële) bewoners. Er zijn Venetiaanse uitbaters die wel 70 appartementen aanbieden via Airbnb. Het lijkt er dan ook op dat de transformatie van appartementen in B&B's en Airbnb's de bevolkingsafname de laatste tien jaar licht

versneld heeft. Velen nemen daarom afstand van deze vorm van toeristische speculatie en exploitatie. Net als in steden als Amsterdam en Barcelona wordt er de laatste jaren in Venetië steeds vaker geprotesteerd en heeft de Regio Veneto geprobeerd de vakantieverhuur enigszins aan banden te leggen. Het is echter niet makkelijk om het kaf van het koren te scheiden. Authentieke vormen van deeleconomie in het toerisme kunnen echter een aanwinst zijn voor bestemmingen. Behalve dat toeristen die verblijven in B&B's per persoon per dag meer uitgeven dan de gemiddelde verblijfstoerist en hun gemiddelde verblijfsduur langer is, betreden ze vaker nog niet platgetrapte paden waardoor hun bijdrage aan de druk op de centrale openbare ruimte en attracties gemiddeld lager ligt.

Adempauze?

De COVID-19-pandemie heeft niet alleen in Venetië maar ook elders de hoop gewekt dat de gedwongen adempauze een uitstekend moment zou kunnen zijn om erkende pijnpunten in het weinig duurzame massatoerisme ter discussie te stellen en na te denken over een alternatief verdienmodel dat toerisme in de toekomst duurzamer en veiliger zou moeten maken. Een verdienmodel waar de lokale bevolking en de lokale ondernemers de belangrijkste aanspreekpunten worden, waar kwaliteit boven kwantiteit gaat, en waar improvisatie plaats maakt voor beleid. Helaas lijkt het er nu sterk op dat zowel de toeristische sector (na anderhalf jaar omzetverlies), als ook de toerist (na anderhalf jaar thuiszitten) zo snel mogelijk terug wil naar de pre-COVID19-situatie. Dit is een gemiste kans. En ook hier is Venetië weer een voorbeeld in negatieve zin, want zowel in de zomer van 2020 als van 2021 werd de stad binnen een week na het wegvallen van de Covid-reisbeperkingen weer overlopen door vooral dagtoeristen.

Jan van der Borg, Katholieke Universiteit Leuven en Università Ca' Foscari Venezia, e-mail: jan.vanderborg@kuleuven.be

LITERATUUR:

- Bertocchi, D., N. Camatti, S. Giove en J. van der Borg (2020), Venice and overtourism: Simulating sustainable development scenarios through a tourism carrying capacity model. *Sustainability*, 12 (2), pp. 512.
- Borg, J. van der (1991), *Tourism and urban development. The impact of tourism on urban development: Towards a theory of urban tourism, and its application to the case of Venice, Italy*, Amsterdam: Thesis Publishers.
- Borg, J. van der (2015), Toerisme en erfgoed. Zijn er grenzen aan toeristische ontwikkeling? In: *Lessen voor de eenentwintigste eeuw: XXI Jongeren vandaag en de wereld van morgen*, Leuven: Universitaire Pers Leuven, pp. 140-147.
- Borg, J. van der, N. Camatti, D. Bertocchi en A. Albarea (2021), Assessing crucial variables for consumer choice in sharing economy accommodation sector. Airbnb in northeast Italy, *International Journal of Digital Culture and Electronic Tourism* 3 (2), pp.129-147.
- Tattara, G. (2015), *È solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia* Note di Lavoro, Dipartimento di Economia, Università Ca'Foscari Venezia.