

C271 – BUI18

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

6 juni 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR BUITENLANDS BELEID, EUROPESE AANGELEGENHEDEN,
INTERNATIONALE SAMENWERKING EN TOERISME

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over toeristische promotie voor Vlaanderen in Rijsel	1
Vraag om uitleg van de heer Bart De Wever tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de promotie van het cruisetoeisme	3

Voorzitter: de heer Karim Van Overmeire

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over toeristische promotie voor Vlaanderen in Rijsel

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, op zaterdag 27 mei 2006 is de nieuwe grensoverschrijdende treinverbinding tussen Oostende, Brugge en Rijsel voorgesteld. Het gaat hier om een snelle treinverbinding. Er is al langer een gewone lijn die op regelmatige tijdstippen in de richting van de Belgische kust rijdt. Sinds kort rijden tijdens het weekend rechtstreekse treinen tussen de drie vermelde toeristische steden.

Ten gevolge van deze nieuwe verbinding ligt Rijsel op 55 minuten van Brugge en op 1 uur en 15 minuten van Oostende. De verbinding tussen Rijsel en Oostende is bijgevolg sneller dan de verbinding tussen Oostende en Brussel. Dit is een hele verbetering. We mogen immers niet vergeten dat de reizigers vroeger vanuit Rijsel naar Brussel moesten sporen om vervolgens met een gewone trein naar Brugge of naar Oostende te reizen.

De grensoverschrijdende treinverbinding zou Oostende en Brugge toeristisch aantrekkelijker kunnen maken voor de inwoners van en de verblijfstoeristen uit de regio's rond Rijsel en Parijs. In feite kunnen we deze lijn zelfs doortrekken naar de toeristen uit Groot-Brittannië die met de TGV naar Parijs of naar Rijsel rijden. Ook zij hebben nu een betere verbinding met de kunststad Brugge en met de kustkunststad Oostende. De nieuwe treinverbinding zal echter enkel succes kennen indien Oostende en Brugge in Noord-Frankrijk en ook daarbuiten voldoende worden gepromoot.

Ik stel hier een vraag om uitleg over dit onderwerp omdat met de opening van de treinverbinding wat verwarring is ontstaan. We hebben vastgesteld dat in Rijsel geen promotiemateriaal over Vlaanderen aanwezig was. Er was niets over Oostende of over Brugge te vinden. De verbinding was in Rijsel slecht aangeduid. De trein stond, ondanks de aanwezigheid van de pers en van de heer Van Severen van Toerisme Vlaanderen, ergens halverwege het perron. Hoewel Oostende als bestemming van de trein stond opgegeven, stonden op het perron nog een vijftal andere stopplaatsen vermeld. Ten gevolge hiervan bevonden zich

ook mensen op de trein die eigenlijk naar Moeskroen wilden. Er is die dag, met andere woorden, enige verwarring ontstaan.

Ik heb ondertussen van passagiers vernomen dat het vorige week eigenlijk van hetzelfde laken een pak was. Ik heb zelfs de indruk dat de verantwoordelijken in Rijsel niet veel zin hebben om deze lijn te promoten. Dat is uiteraard jammer voor Vlaanderen en voor de Vlaamse kust- en kunststeden. Indien de promotie in Rijsel goed zou worden aangepakt, zou iedereen daar beter van worden en zou in principe een win-winsituatie tot stand komen.

Mijnheer de minister, is de nieuwe treinverbinding in de reisgidsen van Toerisme Vlaanderen opgenomen? Is er een budget vrijgemaakt om Oostende en Brugge in Rijsel als toeristische steden te promoten? Zo ja, in hoeveel geld is voorzien en waarvoor zijn deze middelen aangewend? Ik veronderstel dat er promotie is. Het is niet mijn bedoeling stenen naar Toerisme Vlaanderen te werpen. Indien we succes willen behalen, moeten we deze zaak evenwel goed opvolgen. Anders zou, na een zwakke inlooperperiode, tijdens een evaluatie wel eens beslist kunnen worden de lijn omwille van een gebrek aan reizigers weer af te schaffen. Op welke manier voert Toerisme Vlaanderen in Rijsel promotie voor de toeristische steden Oostende en Brugge en voor de omliggende steden en gemeenten? Welke afspraken zijn met de Franse spoorwegen gemaakt om Brugge en Oostende als Vlaamse kust- en kunststeden te promoten?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Verstrepen, ik deel uw bezorgdheid over de promotie van en de communicatie over de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Rijsel, Brugge en Oostende. Ik moet er evenwel op wijzen dat Toerisme Vlaanderen pas in februari 2006 op de hoogte is gebracht van de beslissing van de NMBS om, in samenwerking met de SNCF, een proefproject met betrekking tot de reeds vermelde verbinding op te starten. Om de toeristische brochures, magazines en reisgidsen tijdig op de markt te kunnen brengen, maakt Toerisme Vlaanderen er een punt van ze rond het jaareinde te publiceren. De brochures voor 2006 zijn dan ook reeds eind 2005 gemaakt.

Mijnheer Verstreken, u zult dan ook wel begrijpen dat de marketing- en promotionele mogelijkheden en kansen die de nieuwe verbinding met zich brengt, niet vertaald konden worden in het brochurepakket 2006.

Het was namelijk al klaar nog voor we op de hoogte werden gebracht van het proefproject. Het uitblijven van duidelijkheid van de zijde van de NMBS over de precieze start van het project, prijszetting, uurregeling enzovoort, leidde er ook toe dat het proefproject weinig of niet inhaakt op de professionele reissector in Groot-Brittannië en Frankrijk. Ook reisorganisatoren konden nauwelijks tijdig arrangementen uitwerken, laat staan dat ze deze konden aanbieden in hun brochures.

Zodra Toerisme Vlaanderen werd geïnformeerd over de beslissing van de Belgische en de Franse spoorwegen om een rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding te realiseren, heeft het agentschap het proefproject zo goed als mogelijk – en natuurlijk op die terreinen waar Toerisme Vlaanderen een rol te spelen heeft – mee aangestuurd. Hiertoe werd een samenwerkingsverband opgezet met, in eerste instantie, de Franse en Belgische spoorwegen, maar ook met Toerisme Brugge en Toerisme Oostende. In een volgende fase werden ook de vertegenwoordigers van de horeca uit de beide steden bij de samenwerking betrokken. Het gaat daarbij met name over Horeca Middenkust en Hotels Regio Brugge vzw.

Toerisme Vlaanderen heeft binnen zijn marketingbudget 12.000 euro extra vrijgemaakt ter ondersteuning van de promotie van de nieuwe treinverbinding. Dit budget wordt aangewend voor een digitale on-linecampagne. De investering bedraagt 4.000 euro. De commerciële waarde komt echter overeen met 33.500 euro. Daarnaast werd er 8.000 euro geïnvesteerd voor de publicitaire aanwezigheid in regionale media, zoals La Voix du Nord, L'Echo du Pas de Calais en Pays du Nord. Hierbij zijn, naast promotie voor de bestemmingen Brugge en Oostende, ook het uurrooster en de prijszetting van de verbinding opgenomen alsook het verblijfsaanbod in de steden die worden aangedaan. Ik heb hier een voorbeeld van een advertentie voor een weekend in Brugge en Oostende bij (*de minister toont de advertentie in kwestie*). Dit betekent dat de advertenties op 1 miljoen exemplaren zichtbaar zijn in de geschreven publiekspers. De horecaverenigingen investeerden duidelijk mee in natura via overnachtingen, personthaal enzovoort.

Mijnheer Verstreken, ook journalisten werden uitgenodigd om de door u vermelde rit te maken. Ze maakten dezelfde opmerking als u. Ze vonden dat er op een nogal geïmproviseerde manier werd gewerkt. Ze verwezen bijvoorbeeld naar het feit dat er werd omgeroepen dat er een stopplaats was in Moeskroen, terwijl het om een rechtstreekse verbinding ging. Er waren geen promotickets ter beschikking in Rijsel. Mensen die een kaartje kochten, wisten niet eens dat het een promoticket was. Ze moesten zelf vragen naar die verbinding.

Toerisme Vlaanderen bewerkt via het kantoor in Parijs

heel Frankrijk. In de praktijk gaat de aandacht echter specifiek naar Parijs-Ile de France, Nord-Pas-de-Calais en Haut/Bas Rhin. Marketingtechnisch wordt de Vlaamse kust in haar geheel gepromoot. Omwille van hun bijzondere toeristische aantrekkingskracht krijgen de kunststeden bijzondere aandacht in de toeristische promotie op de Franse markt.

Naast de permanente werking via pers, trade en MICE besteedt Toerisme Vlaanderen jaarlijks 130.000 euro aan een publiekscampagne voor de Vlaamse kust. Voor de zes Vlaamse kunststeden samen wordt ongeveer 350.000 euro geïnvesteerd in een reclamecampagne. Deze middelen worden op diverse vlakken ingezet: imagocampagne, internet, partnerschap met commerciële actoren, promotioneel drukwerk als apart katern in diverse magazines en publicaties. De financiële middelen om deze campagnes te realiseren worden samengebracht door Toerisme Vlaanderen, de provinciale toeristische federaties, de kustgemeenten en de kunststeden.

Ik wil er verder ook nog eens op wijzen dat het aantrekken van verblijfstoerisme de prioritaire opdracht van de buitenlandse marketing en promotie van het agentschap Toerisme Vlaanderen is. Aangezien er meer verblijfstoerisme wordt gegenereerd vanuit de regio Parijs, worden daar ook de grootste inspanningen geleverd. De verbinding vanuit Rijsel is in dat opzicht wat problematisch. Zoals u zelf zegt, moet er nog veel meer worden gewerkt aan de verbindingen met Parijs en het Verenigd Koninkrijk. Uiterekend het verblijfstoerisme vormt de kernopdracht van Toerisme Vlaanderen. Mijns inziens wordt met het proefproject vooral gemikt op dagjestoeristen vanuit de omgeving van Rijsel. Dat is natuurlijk leuk voor Brugge en Oostende. We moeten ons echter zoveel mogelijk richten op het verhogen van het verblijfstoerisme.

Zodra het agentschap op de hoogte was van het initiatief, is Toerisme Vlaanderen rond de tafel gaan zitten met de Belgische en de Franse spoorwegen. De Belgische spoorwegen zijn samen met de Franse spoorwegen vanzelfsprekend trekker van het logistieke onderdeel. Zij streven een zo groot mogelijke 'load factor' – de bezettingsgraad van hun treinen – na, terwijl de toeristische actoren overnachtingen en bestedingen betrachten. Vandaar dat beide partners, elk op zijn wijze, vanuit hun doelstelling, promotie voeren, waarbij uiteraard ook op de complementariteit van beide wordt ingezet.

In samenwerking met de Franse spoorwegen hebben de Belgische spoorwegen zich ten aanzien van de toeristische sector geëngageerd om in te staan voor de affichage in de geselecteerde stations en voor de verdeling

van flyers ter ondersteuning van de communicatie over de nieuwe treinverbinding. Ik heb die affiches nog niet gekregen. Ik weet niet of ze er al zijn. Ik ga er wel van uit dat ze hun engagement nakomen.

Ik reken erop dat de NMBS zich engageert om het proefproject snel om te zetten in een permanente verbinding. Een snelle beslissing van de NMBS is trouwens nodig om de mogelijkheden van een betere – idealiter dagelijkse – treinverbinding naar Brugge en Oostende te kunnen opnemen in de buitenlandse arrangementen en reisbrochures van volgend jaar. Een verbinding die in Rijsel een goede aansluiting geeft op de hogesnelheids-treinen uit Parijs en andere Franse steden, en eveneens op de Eurostar uit het Verenigd Koninkrijk, waardoor Britse toeristen de omweg via Brussel kunnen vermijden, moet de bereikbaarheid en dus meteen ook de internationale concurrentiekracht van Brugge en Oostende verbeteren en verzekeren.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik heb alle begrip voor de situatie. Als hiertoe pas in februari werd beslist, kan het niet in de huidige brochure van Toerisme Vlaanderen staan. Ik dank u voor het feit dat Toerisme Vlaanderen 12.000 euro extra heeft vrijgemaakt voor marketing ter ondersteuning van dit project. U zegt dat de eerste keuze naar verblijfstoerisme gaat. Dat is te begrijpen omdat het een kernopdracht is, maar ik pleit ervoor om toch ook het dagtoerisme niet te onderschatten. Die mensen hebben ook recht op een dagje pret en verzet. De hele lokale economie heeft daar baat bij en de promotie ervoor is dan ook belangrijk. Het verheugt me dat u hoopt dat het proefproject snel wordt omgezet in een permanente verbinding.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Ik wil zeker ook niet met minachting spreken over dagtoerisme, maar voor ons is de kernopdracht wel degelijk het verblijfstoerisme.

Het gaat om een afstand van 52 kilometer. Met alleen een snelle verbinding op dát traject, zonder goede verdere aansluitende verbindingen in Rijsel, vrees ik dat dit weinig bijkomend verblijfstoerisme zal genereren. Uit de regio Rijsel zal veel moeilijker worden geboekt voor een weekend, een lang weekend of een midweek in Brugge of Oostende, omdat het met de wagen ook maar een uur rijden is. Daarom is het belangrijk dat de spoorwegen hun verantwoordelijkheid opnemen en verdere verbindingen mogelijk maken.

We moeten ons hoeden voor euforische berichtgeving

over wat nu loopt. Het gaat om een proefproject dat erg laat is ingevoerd zodat we het niet meer in onze arrangementen konden opnemen. Het loopt ook alleen tijdens het weekend en er zijn geen goede verbindingen met Parijs of het Verenigd Koninkrijk. Ik doe hier dus niet euforisch over en heb het van meet af aan gerelativeerd. Ik juich het project toe, maar het experiment mag niet worden gebruikt om te zeggen dat de resultaten onvoldoende zijn en dat er dus beter mee wordt opgehouden. Integendeel, het moet meer kansen krijgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart De Wever tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de promotie van het cruisetoeerisme

De voorzitter: De heer De Wever heeft het woord.

De heer Bart De Wever: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in een artikel in De Tijd van 5 april 2006 wordt melding gemaakt van het feit dat het cruisetoeerisme in Antwerpen opnieuw in de lift zit. Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet wist dat het in een dip zat en het was dan ook een verrassing te horen dat het opnieuw in de lift zit. Ik heb me daarom wat beter gedocumenteerd. Het aantal zee-cruises is dramatisch teruggelopen. De toename van het cruisetoeerisme in Antwerpen is te verklaren door een stijging van het aantal riviercruises dat de stad Antwerpen aandoet. Steeds meer toeristen, ook Amerikanen, kiezen ervoor om op een kleiner schip Europa te verkennen. In 2004 legden 189 riviercruises in Antwerpen aan en dit zou tot 304 kunnen oplopen dit jaar, goed voor 665 ligdagen en 37.353 passagiers.

Dat neemt echter niet weg dat het succes dat Antwerpen aan het boeken was als haven voor zee-cruises niet terug op gang komt. Sinds de aanslagen van 11 september is die terugval een feit en is er geen heropleving. In 2001 vonden nog 41 zee-cruises de weg naar Antwerpen, in 2005 waren het er amper 6. De zee-cruisetoeerist is geen verblijfstoerist, maar geeft per dag wel gemiddeld 100 euro uit. Het is dan ook erg belangrijk die te kunnen aantrekken. Ook al doet Antwerpen heel wat inspanningen om cruiseschepen aan te trekken, blijktbaar zijn er nog grote problemen. Ook de concurrentie met andere Vlaamse en Europese havens is bikkelhard.

Mijnheer de minister, wat zijn precies die concurren-

tieproblemen tussen de Vlaamse havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende en welke oplossing stelt u voor? Wat zijn de voornaamste problemen in de concurrentie met andere Europese havens en welke acties moeten hiervoor worden ondernomen? Wat zijn precies de problemen met het cruisetoeisme? Hebt u daarover nagedacht en wilt u op dat vlak initiatieven nemen? Heeft Toerisme Vlaanderen al initiatieven uitgewerkt om het cruisetoeisme in Vlaanderen opnieuw aantrekkelijk te maken? Zo ja, welke? Zo neen, wanneer mogen we dergelijke initiatieven verwachten?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, de terugval van het cruisetoeisme in Antwerpen heeft misschien te maken met de stijging van dat toerisme in Zeebrugge. Blijkbaar zit het daar wel in de lift. Ik onderschrijf de vragen, zeker met betrekking tot de promotie van het cruisetoeisme. Uit cijfers blijkt dat die passagiers 'big spenders' zijn. Het is dan ook erg belangrijk om hen blijvend naar Vlaanderen te lokken.

Bestaat de mogelijkheid om de havens, zoals Zeebrugge, te ondersteunen? Ik betreur nog steeds dat het in het kader van het Kustactieplan ingediende project van de haven van Zeebrugge vorig jaar niet werd aanvaard. Ik meen te weten dat hetzelfde project, maar dan herwerkt, opnieuw werd ingediend. Mijnheer de minister, kunt u opheldering verschaffen over de vraag of dit project opnieuw werd ingediend?

Op internet las ik dat de havens in het verleden, onder minister Landuyt, onder begeleiding van Export Vlaanderen deelnamen aan internationale cruisetoeismebeurzen. Gebeurt dit nu nog? Hoe gaat dit in zijn werk?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer De Wever. Ik ben van oordeel dat een stijging van het cruisetoeisme en het toerisme met riviercruiseschepen mogelijk moet zijn. De vraag is echter of daartoe initiatieven worden genomen en op welke manier er contacten worden gelegd met diverse touroperators, cruiseschepen en riviercruiseschepen. Schepen die bijvoorbeeld van de Moezel komen, kunnen ook de kuststeden en Antwerpen aandoen.

Er moet ook een mogelijkheid tot samenwerking zijn in plaats van onderlinge concurrentie tussen de verschillende aanlegplaatsen in Vlaanderen. Het moet mogelijk zijn dat een cruiseschip een dag Antwerpen aandoet en dan doorvaart naar Zeebrugge of Oostende. Als je een bestemming in de Middellandse Zee aandoet, gebeurt dat ook. Sommige schepen kunnen richting Antwerpen

en Brussel varen, andere kunnen eventueel Gent en Brugge combineren.

Mijnheer de minister, ik weet niet welk budget daaraan gespendeerd wordt. Ik weet ook niet of u daar een zicht op hebt. We moeten deze vorm van toerisme onderzoeken en blijven ondersteunen maar tezelfdertijd moeten we een en ander ook wat relativeren. We zitten immers aan de Noordzee en de mensen zijn veeleer geneigd om een cruise te maken naar een tropisch eiland dan bij windkracht 7, 8 of meer de Noordzee te bevaren. Meestal zijn die cruises ook alleen maar mogelijk in de zomerperiode.

De voorzitter: Mevrouw Smet heeft het woord.

Mevrouw Miet Smet: Mijnheer de voorzitter, uit de vraag van de heer De Wever leid ik af dat het totaal aantal cruises niet is verminderd maar zich heeft verplaatst. Is dit een juiste interpretatie, mijnheer de minister? Zo ja, dan kan ik als niet-inwoner van Zeebrugge, Oostende of Antwerpen alleen zeggen dat de pot in Vlaanderen even groot is gebleven maar zich heeft verplaatst van de ene haven naar de andere. Zoals de heer Verstreken al zei, is een samenwerking tussen de havens zinvol wanneer die er niet toe leidt dat de havens die op dit ogenblik geen succes hebben de vliegen van een andere afvangen. De samenwerking tussen de havens heeft tot nu toe niet veel resultaat opgeleverd. Of het nu gaat over cruises of iets anders, de havens in België zijn geen voorbeeld van een schitterende samenwerking.

Is het totaal aantal cruises stabiel gebleven en is er alleen een verplaatsing geweest, of is het aantal verminderd als gevolg van de terroristische aanslagen in Amerika? Is de bedoeling van de samenwerking opnieuw een verplaatsing naar Antwerpen te realiseren of de totale pot te vergroten?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik deel de bezorgdheid van de heer De Wever over het cruisetoeisme in Vlaanderen. Eind april heb ik een overlegvergadering op mijn kabinet gehad met de verschillende havendiensten en de toeristische diensten van Antwerpen, Zeebrugge, Brugge en Oostende. Het is onze bevinding dat de Vlaamse havens niet zozeer concurrentieel zijn ten opzicht van elkaar – hoewel ze dat natuurlijk altijd een beetje zijn – maar veeleer aanvullend, precies omdat ze een ander soort schepen en een ander publiek beogen en ontvangen.

Brugge en Oostende liggen rechtstreeks aan zee. Zee-

brugge is heel geschikt voor grote schepen, maar het zijn vooral toeristen die een korte tijd komen, en meestal alleen Brugge zelf bezoeken. Oostende is alleen maar in staat kleinere schepen te ontvangen. Deze schepen kunnen aanmeren vlak bij het centrum van de stad. Vandaar kunnen de toeristen gemakkelijk ook een bezoek brengen aan Brugge of een andere Vlaamse kunststad. Antwerpen is ideaal voor grote cruiseschepen die meer tijd hebben. Alleen al het binnenvaren van de haven kost 5 uur en hetzelfde geldt voor het wegvaren. Dat is een totaal andere vorm van toerisme met luxetoeristen. Het zijn big spenders die grote bedragen spenderen tot 100 euro per dag. In het campingtoerisme is men al tevreden als er een kleine 30 euro per nacht wordt gepend. In Antwerpen hebben deze schepen dan weer het voordeel dat ze bij wijze van spreken aanmeren in het centrum van een van onze mooiste kunststeden, op nauwelijks 300 meter van de Grote Markt. Antwerpen is bovendien een uitvalshoek voor Brussel en Gent.

Tussen de West-Vlaamse havens rijst een probleem van beloodsing. De loodsen die de cruiseschepen de havens moeten binnenloodsen, hebben bij gebrek aan opleiding en ervaring niet altijd voldoende kennis voor de begeleiding van dergelijke schepen. Dat leidt er bijvoorbeeld toe dat, bij slechte weersomstandigheden, sommige loodsen de gezagvoerders van een cruiseschip overtuigen om te kiezen voor een alternatieve haven en zo bijvoorbeeld een schip van Oostende naar Zeebrugge sturen. Deze loodsen houden dus niet altijd rekening met de inspanningen die het havenbedrijf heeft gedaan om een welbepaald cruiseschip binnen te halen.

De Antwerpse problematiek met betrekking tot de beloodsing is van een andere orde. Daar wordt, zoals u weet, een beurtrol toegepast tussen de Nederlandse en de Vlaamse loodsen, wat niet altijd bevorderlijk is voor de ontwikkeling van het cruisetourisme naar Antwerpen. Ik zal de problematiek van de beloodsing aankaarten bij minister Peeters, hij is daarvoor bevoegd. Ik hoop dat we, in overleg met de sector en minister Peeters, kunnen zoeken naar gepaste maatregelen. Zo moeten loodsen ervan worden overtuigd dat ze een belangrijke schakel vormen in de verdere ontwikkeling van het Vlaamse cruisetourisme.

De twee volgende vragen van de heer De Wever beantwoord ik samen. De problemen die het cruisetourisme in Vlaanderen bemoeilijken, zijn immers ook de concurrentieproblemen waarmee onze Vlaamse havens kampen ten aanzien van andere West-Europese cruisehavens. Dat is een heel belangrijk onderwerp. Het belangrijkste probleem vormt de grenscontrole door de federale scheepvaartpolitie. De implementatie van de Europese verordening inzake de zogenaamde International Ship and Port Facility Security Code of ISPS-code, vormt hierbij een belangrijke factor. In deze ISPS-code werd

een bijzondere regeling opgenomen voor de passagierscruiseschepen.

De procedure valt als volgt te omschrijven. De scheepsagent bezorgt, voor de aankomst van het schip, de passagiers- en bemanningslijst aan de controlerende overheid. Bij aankomst van het schip in de haven vindt aan boord een grenscontrole plaats. Daarbij wordt een effectieve controle uitgevoerd op de door de Purser's Office uitgereikte paspoorten. Dat gebeurt in afwezigheid van de passagiers en de bemanningsleden. De betrokkenen kunnen zich echter aan wal en aan boord begeven met een zogenaamde 'scheepspas', een soort elektronische toegangskaart die de passagier of het bemanningslid bij zich draagt. Hierdoor kunnen identiteitsbewijzen veilig aan boord worden bewaard en kunnen ze bij het aan wal gaan niet verloren raken. Daar cruiseschepen snel en frequent vele havens aandoen, is dit de meest efficiënte wijze van werken. Ze wordt toegepast in zowat alle Europese havens. Deze maatregel werd door de rederijen ingevoerd om paspoortverlies tijdens de landbezoeken te vermijden, maar natuurlijk ook om tijd te winnen. In sommige landen is het immers zeer moeilijk en zelfs onmogelijk om een nieuw paspoort te verkrijgen in geval van verlies. Bovendien dient de boarding card ook als registratie- en controlemiddel voor de rederijen. Dankzij die registratie kan de rederij met 100 procent zekerheid weten dat alle passagiers na een landbezoek terug aan boord zijn.

Een algemeen aanvaard en internationaal toegepast principe is dat er bij aankomst in de havens door de scheepvaartpolitie een controle wordt gedaan van de passagiers- en bemanningslijsten. In de meeste gevallen worden die lijsten op voorhand bezorgd aan die diensten. Ik wil daarbij nog vermelden dat het aantal passagiers aan boord van de schepen varieert van een 250-tal tot een 2000-tal. De verhouding bemanning/passagiers varieert eveneens en situeert zich tussen 1 op 2 passagiers en 1 op 4 passagiers.

Nu is het probleem dat de Belgische overheid een verscherpt, individueel protocol hanteert. Bij aankomst in een Vlaamse haven wordt de controle uitgevoerd op de cruiseterminal. Iedere passagier en bemanningslid dient zijn paspoort op te halen bij de Purser's Office en mee aan land te nemen. Dit zorgt aan boord natuurlijk voor de nodige logistieke en veiligheidsproblemen. In België gebeurt het ook regelmatig dat de grenscontrole door de scheepvaartpolitie bijzonder 'grondig' wordt uitgevoerd en dat wordt gevraagd dat alle passagiers zich persoonlijk met hun paspoort zouden komen melden. Daar de meeste schepen 's nachts varen en tegen de vroege ochtend in de havens aanmeren, moeten passagiers worden gewekt. Dit strookt niet met het beleid aan boord van de schepen, zorgt voor overlast

bij passagiers en bemanning en zorgt voor vertragingen in de dagprogramma's.

Bovendien komt dit zeer slecht over bij de rederijen. De passagiers worden immers reeds op verschillende momenten gecontroleerd. Zo vliegen ze meestal naar een cruiseschip en moeten ze vooraf inchecken op de luchthaven. Bij aankomst in de luchthaven worden ze in de VS bijvoorbeeld opnieuw gecontroleerd. Wanneer ze aan boord van het schip gaan, volgt er een nieuwe controle. Telkens ze van boord gaan, is er ook een controle. Doorgaans wordt ervoor gezorgd dat dit vlot gebeurt. Uiteraard vindt er op een andere manier dan nog een steekproefsgewijze controle plaats.

Enkele jaren geleden vond er een incident plaats aan boord van een schip van Norwegian Cruise Lines. Deze rederij weigert om nog aanlopen te organiseren in een Vlaamse haven. De gevolgen van dergelijke incidenten laten zich niet enkel voelen bij deze ene rederij. De sector wordt immers gekenmerkt door een grote conglomeratvorming, met conglomeraten als Carnival Corporation, Royal Caribbean Ltd., Star Cruises enzovoort. Dergelijke elementen zijn voor de rederij mee bepalend bij de keuze van de aanloophaven. Dat is een keuze die al zeer sterk onderhevig is aan de concurrentie van de omliggende havens in Noord-Frankrijk, Zuid-Engeland en Nederland. De soms verregaande controles hebben tot gevolg dat bepaalde rederijen de Vlaamse havens uit hun programma's schrappen of ze er niet meer in opnemen.

Met betrekking tot de grenscontroles heeft mijn kabinetschef op 8 mei contact opgenomen met de kabinetschef van de federale minister van Binnenlandse Zaken om te komen tot een grenscontrole die vergelijkbaar is met die in andere Europese cruisehavens.

Dit is heel belangrijk, want als een rederij eenmaal heeft besloten om niet meer naar Vlaanderen te komen, dan is het zeer moeilijk tot onmogelijk om haar van het tegendeel te overtuigen. Door de conglomeratvorming en de centralisatie van de beslissingnemers heeft dit gevolgen voor andere rederijen. Ik pleit met andere woorden voor een uniforme modus operandi in alle Vlaamse havens, die gebaseerd is op een klantvriendelijke methodiek, zodat rederijen, passagiers en bemanning zich welkom voelen in Vlaanderen.

Uiteraard – maar dat geldt dan voor alle Europese havens – kunnen deze regels afwijken wanneer er, in het kader van de ISPS-veiligheidscode, strengere controles noodzakelijk zijn. Het is evident dat controle te allen tijde mogelijk moet zijn. Controle kan nodig zijn indien een of ander bericht is binnengelopen. Bovendien kunnen steekproeven worden aangewend om na te gaan of

een rederij haar werk naar behoren uitvoert. Voor een commercieel bedrijf is dit natuurlijk contraproductief. Een controle houdt al snel in dat 2.000 passagiers en 1.000 bemanningsleden allemaal hun paspoort moeten tonen. Dit leidt tot tijdverlies. Al deze mensen moeten vroeg worden gewekt en dergelijke. De rederijen hebben een systeem uitgewerkt dat in principe overal werkt en dat elders wordt aanvaard.

Ik wil tevens opmerken dat de havenbedrijven van Antwerpen en Zeebrugge zich niet echt op het cruisetoeisme richten. De promotie voor de havens wordt niet door de havenbedrijven, maar door de toeristische diensten gevoerd. Op de websites van de havenbedrijven is geen informatie over cruises en over toeristische opportuniteiten terug te vinden. Bij andere Europese havenbedrijven is dit wel het geval. Ik zal dit met de havenautoriteiten van Zeebrugge en Antwerpen bespreken. De markt van het cruisetoeisme is klein, maar ze groeit gestaag. Omwille van de relatief hoge bestedingen van de passagiers vormt deze markt een interessante niche.

Sedert een aantal jaren promoot Toerisme Vlaanderen het cruisetoeisme. Dit gebeurt vooral vanuit New York. In maart 2006 heeft de directeur van het kantoor te New York aan de Sea Trade, een vakbeurs voor cruisetoeisme in Miami, deelgenomen. De toeristische dienst van de stad Antwerpen heeft eveneens een vertegenwoordiging naar deze beurs gestuurd. Artikels over cruise packages zijn in de loop van het jaar verschenen in tijdschriften en nieuwsbrieven als Travel Agent Magazine, Tauck River Cruising in Europe e-Newsletter, Viking River Cruises e-Newsletter en International Travel News. Naast het verstrekken van informatie over mogelijke programma's in Vlaanderen aan de reisindustrie, voorziet de website www.visitflanders.com in een apart segment over riviercruises met programma's van touroperators. Toerisme Vlaanderen moet, in samenwerking met de lokale partners in Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende, de inspanningen opdrijven om deze markt en zijn deelsegmenten, met name de oceaancruises, de riviercruises en de chartervaart, verder te penetreren. Antwerpen zou op zijn minst weer het niveau van 30 tot 40 schepen per jaar moeten behalen. Oostende zou jaarlijks weer 30 schepen moeten kunnen opvangen. Bovendien biedt het Vlaamse cruisetoeisme mogelijkheden voor de Spaanse, de Italiaanse en de Duitse markt. Vooral in Italië werken veel touroperatoren met riviercruises. Zij programmeren al riviercruises in Vlaanderen. Vlaanderen en de Vlaamse havensteden zouden dan meer van de hoge bestedingen van de cruisetoeisten kunnen profiteren.

Ik zal het cruisetoeisme in elk geval als een beleidslijn in mijn beleidsbrief Toerisme 2007 opnemen. Mits het

invullen en het remediëren van een aantal randvoorwaarden, zoals de grenscontroles en de beloodsing, moet het mogelijk zijn opnieuw meer cruises naar de Vlaamse havens te halen. In het kader van de lopende voorbereidingen van het Kunststeden-Actieplan hebben de betrokken steden specifieke aandacht gevraagd voor de door het cruisetoerisme geboden kansen. Het zal de kunst zijn om Vlaanderen als een ruimere bestemming te promoten en om vanuit de aanleghavens interessante trips en uitstappen in Vlaanderen aan te bieden.

De heer Sintobin heeft daarnet nog een bijkomende vraag gesteld. Vorig jaar hebben de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en het stadsbestuur van Brugge in het kader van het derde Kustactieplan samen een project voor de realisatie van een cruise terminal ingediend. Dit project is door de jury niet geselecteerd. Het is nu in sterk gewijzigde vorm opnieuw ingediend. Het onderzoek is lopende. Mijn diensten behandelen de aanvragen als dusdanig echter niet. Toerisme Vlaanderen onderzoekt slechts de ontvankelijkheid van de projecten. Vervolgens selecteert een jury de beste projecten op basis van de vooropgestelde criteria.

Ik had een specifiek antwoord op de vragen van de heer De Wever over Antwerpen voorbereid. Ik heb dit antwoord enigszins naar de brede problematiek opengetrokken. Ik zal de cijfers in verband met het cruisetoerisme in Zeebrugge en in Oostende laten opzoeken en aan de leden van deze commissie laten bezorgen.

De voorzitter: De heer De Wever heeft het woord.

De heer Bart De Wever: Bepaalde leden van de commissie hebben een zekere scepsis ten aanzien van Antwerpen geventileerd. Ik wil er evenwel op wijzen dat het aantal riviercruises in Antwerpen exponentieel stijgt. Het is ook niet de bedoeling anderen vliegen af te vangen.

Iemand heeft daarnet gesuggereerd dat het om een verschuiving gaat. De toeristen die vroeger zee-cruises boekten, zouden nu voor riviercruises kiezen. Hoewel ik daar mijn twijfels bij heb, is het uiteraard mogelijk dat daarin een gedeelte van het antwoord op de vraag naar de dramatische terugval te vinden is. Eerlijk gezegd, geloof ik dit echter niet.

Mijnheer de minister, ik ben blij dat u maatregelen wilt nemen om meer zee-cruises aan te trekken. Ik sta sceptisch tegenover alles wat met het federale niveau te maken heeft. Ik sta in bijzonder sceptisch tegenover de douanediens en de grenscontroles. In de haven van Antwerpen horen we hier enkel negatieve verhalen over. Ik hoop dat u dit zult opvolgen en dat uw contacten tot enig resultaat zullen leiden.

De voorzitter: Mevrouw Smet heeft het woord.

Mevrouw Miet Smet: Mijnheer de minister, ik ben geen specialist, maar ik dacht dat de cruises die Oostende en Zeebrugge aandoen ook zee-cruises zijn. Is dit niet juist?

Minister Geert Bourgeois: Die steden worden inderdaad ook door zee-cruises aangedaan. De ferry's leggen daar trouwens ook aan. De kustvaartroutes zijn evenwel van een heel andere aard.

Ik ben het eens met de heer De Wever. Het feit dat er op een plaats een toename en op een andere plaats een terugval is, houdt niet noodzakelijk een verschuiving in. Er kan natuurlijk een zekere overlapping zijn. Ik meen evenwel niet dat het hier in grote mate om een overlapping gaat. De Sea Star vaart langs de kustlijn. De cruiseschepen die naar Antwerpen varen, zijn over het algemeen veel groter. De vraag om uitleg van de heer De Wever betreft vooral de grote cruiseschepen. De havens van Antwerpen en Oostende worden ook voor kustvaart en voor kleine riviercruises gebruikt.

Mevrouw Miet Smet: Mijnheer de minister, ik heb aandachtig geluisterd naar uw antwoord. U zegt dat het 5 uur duurt vooraleer een schip binnen geraakt en nog eens 5 uur voor het weer buiten geraakt. We zouden die tijd moeten kunnen verkorten. Voor een gewone toerist is die tijd niet nodig.

Minister Geert Bourgeois: De cruiseschepen die tochten maken van 3 weken bieden de toeristen dag- en avondvullende programma's aan. Ik kan me echter voorstellen dat toeristen die 's morgens in Antwerpen aankomen, het liefst aan wal gaan zonder eerst een paar uur controleformaliteiten te moeten ondergaan. Ze hebben vooraf op het schip een elektronische pas gekregen. Een bijkomende controle is dan van het goede te veel en werkt contraproductief.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
