

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1113
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 11 juni 2021

aan **ZUHAL DEMIR**

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

Passagiersvaart - Verzuchtingen

Op 12 maart jl. stuurde de Vlaamse Federatie Passagiersvaart een sos aan de Vlaamse Regering. De federatie verzamelt de verschillende aanbieders van toeristische rondvaarten in Vlaanderen. Hun schepen lagen toen al een jaar zo goed als stil. De passagiersvaart wordt niet gerekend onder horeca, noch onder cultuur- of eventsector, maar volgt wel de bepalingen rond toerisme. Zodoende lag alles stil en mocht er niet gevaren worden, maar de sector kaart aan dat ze evengoed amper in aanmerking kwamen voor de gangbare coronasteunmaatregelen. Ze vallen tussen wal en schip.

Nochtans is riviertoerisme een van de speerpunten van het Vlaamse toerismebeleid, zoals de minister in haar Beleidsnota Toerisme heeft vermeld: "Ik bekijk met mijn collega-minister bevoegd voor Mobiliteit de eventuele bijkomende opportuniteiten inzake ontsluiting van waterwegen voor bezoekers. De combinatie van water en toerisme biedt voor vele bezoekers een meerwaarde en wens ik daarom als toeristische troef mee te nemen. Ik objectiveer via onderzoek de meerwaarde van zowel zee- als riviercruises, en wil vooral deze laatste benaderen als potentiële actoren in een betere spreiding van de door ons gewenste doelgroepen." In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) Toerisme werd voor 2021 aangekondigd dat de focus ligt op de studie naar de impact van de zee- en riviercruises.

1. Heeft de minister kennisgenomen van de sos van de Vlaamse Federatie Passagiersvaart? Hoe zal tegemoetgekomen worden aan de structurele vragen en verzuchtingen die de Vlaamse Federatie Passagiersvaart op tafel legde? Zijn hier inmiddels al stappen toe ondernomen?

2. Voor welke coronasteunmaatregelen kwam de passagiersvaart het afgelopen jaar in aanmerking?

3. De federatie kaart aan dat ze mossel noch vis zijn. Soms vallen ze onder toerisme, soms onder binnenvaart, soms worden ze als horeca beschouwd.

Op welke manier kan er een concreet en correct kader worden uitgewerkt om de regelgeving voor deze sector te harmoniseren?

4. Wat is de stand van zaken van het aangekondigde onderzoek naar de bijkomende opportuniteiten wat betreft toeristische ontsluiting van de Vlaamse waterwegen via zee- en riviercruises?

5. Op een recente schriftelijke vraag over de Vlaamse passagiersvaart en DeWaterbus aan de minister van Mobiliteit en de minister van Toerisme, werd in het

gecoördineerd antwoord (nr. 985 van 2 april 2021)) door de minister van Mobiliteit gesteld dat door de komst van openbaar vervoer over water er steeds minder aanlegmogelijkheden zijn voor passagiersvaart in en rond Antwerpen.

Op welke manier strookt deze evolutie met het kader van het Vlaamse toerismebeleid en het speerpunt van de versterking van het riviertoerisme? Op welke manier kan de particuliere passagiersvaart beter gefaciliteerd worden voor aanlegmogelijkheden? Zal de minister ter zake de nodige stappen zetten?

ANTWOORD

op vraag nr. 1113 van 11 juni 2021

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Zoals al aangegeven tijdens de voortgangsrapportage over de aanpak van de coronacrisis in het beleidsveld Toerisme op 22 april, is deze SOS niet enkel naar mij verstuurd. Ook de collega's Jan Jambon, Lydia Peeters en Hilde Crevits hebben deze ontvangen.

Uit de analyse die we toen gemaakt hebben, bleek dat de sector wel in aanmerking kwam voor diverse steunmaatregelen, maar dat de voorwaarden voor de sector om verschillende redenen niet haalbaar waren.

Men moet een onderscheid maken tussen de algemene steunmaatregelen en de sectorgerichte steunmaatregelen. De algemene steunmaatregelen, die minister Hilde Crevits samen met de Vlaamse Regering uitgewerkt heeft, zijn niet sectorgericht. Ongeacht of de passagiersvaart als horeca, toerisme of binnenvaart wordt gezien, de sector kwam niet voor de steunmaatregelen in aanmerking. Het feit dat de passagiersvaart niet voldoet aan de criteria heeft niets met de (toeristische) aard van hun activiteiten te maken.

Voor de toeristische sector heb ik ook een aantal specifieke steunmaatregelen uitgewerkt.

- In dat verband zien we dat bijvoorbeeld de organisatie Captain Blue een aanbod doet voor kwetsbare groepen in het kader van Iedereen verdient Vakantie. Vorig jaar heeft Toerisme Vlaanderen de korting die deze organisatie normaal aanbiedt, op zich genomen en dus contingenten aangekocht voor daguitstappen. In totaal zijn voor 12.000 euro contingenten aangekocht bij Captain Bleu voor onder andere havenrondvaarten in Zeebrugge of sportvissen op zee.
- Begin dit jaar is het Vlaams Stimulusprogramma voor toeristische ondernemingen gelanceerd. Alle logies en attracties, waaronder ook de dagpassagiersvaart, konden dossiers indienen voor investeringen die gericht waren op gezondheidsmaatregelen, ecologische duurzaamheid, digitalisering of professionalisering. Ik heb voor dit programma 30 miljoen euro vrijgemaakt en ook steden en provincies hebben middelen hiervoor vrijgemaakt. Vanuit Toerisme Vlaanderen hebben 272 toeristische ondernemingen steun ontvangen via dit programma.

De meest efficiënte steun voor de toeristische sector, bestaat echter uit het mogen ontvangen van bezoekers, op een veilige en rendabele manier. Met de versoepelingen die zijn aangekondigd nu de cijfers de goede richting uitgaan, heeft Toerisme Vlaanderen samen met de Federatie Vlaamse passagiersvaart het protocol opnieuw bekeken. Samen is er nu een protocol opgesteld dat de dagpassagiersvaart de mogelijkheid geeft om op een veilige manier terug bezoekers te ontvangen. Sinds 10 juni 2021 staat het protocol online op de website van Toerisme Vlaanderen en is het door de federatie aan zijn leden bekend gemaakt.

2. Ik verwijs naar het antwoord op deelvraag 1.
3. Het klopt dat het niet altijd eenduidig is, maar de activiteiten van de dagpassagiersvaart zijn dan ook divers. Zo is het een feit dat de medewerkers die aan boord instaan voor onthaal en bediening werken onder het PC 302 van de horeca. De

schipper van de boot kan uiteraard niet als 'horecapersoneel' gezien worden. Het lijkt me dus ook niet mogelijk om de regelgeving te 'harmoniseren' zodat alle personeel bijvoorbeeld onder hetzelfde PC zouden vallen.

4. In 2020 startte Toerisme Vlaanderen een onderzoek naar zee- en riviercruises in Vlaanderen. Het gaat hier over cruisereizen met een duur van ten minste 48 uur met all-inclusive diensten aan boord. Rondvaarten, dagtochten, evenementenschepen, pleziervaart en regulier watertransport vallen buiten de scope van deze studie.

Het doel van dit onderzoek is het opbouwen van kennis over de eigenschappen van beide types cruises (evolutie van aantal aanlopen en passagiers, eigenschappen van rederijen en excursies) en over de economische, ecologische en sociale impact ervan. De resultaten van dit onderzoek zullen dienen als basis om gericht advies te geven over de verdere evolutie in cruisetoerisme en om opportuniteiten en voorwaarden voor duurzame ontwikkeling te detecteren.

Het eerste deel, over de evolutie van cruisetoerisme in de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge, werd afgerond. Indien er interesse is vanuit de parlementaire collega's over deze resultaten, kan Toerisme Vlaanderen deze stand van zaken en de tussentijdse resultaten komen toelichten in deze commissie.

Het tweede deel, de eigenlijke impactstudie, wordt het komende jaar verder uitgewerkt. Een onderdeel hiervan is de bevraging van passagiers. Verwacht wordt dat de studie wordt afgerond in het derde kwartaal van 2022.

5. In de beleidsnota toerisme staat dat waterwegen kansen bieden voor toerisme en recreatie. Hoewel hier uiteraard ruimte is voor riviertoerisme, is dit niet hetzelfde is als van de versterking van het riviertoerisme een speerpunt maken.

De opportuniteiten die waterwegen op deze vlakken bieden, worden momenteel onderzocht.