

ingediend op **1773** (2022-2023) – Nr. 1  
4 juli 2023 (2022-2023)

## **Verslag van de gedachtewisseling**

namens de Commissie voor Buitenlands Beleid,  
Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking  
en Toerisme  
uitgebracht door Kristof Slagmulder

over het 'Onderzoek naar eigenschappen en impact  
van cruisetoeerisme in Vlaanderen. Rapport 2023'

*Samenstelling van de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,  
Internationale Samenwerking en Toerisme:*

*Voorzitter:* Cathy Coudyser.

*Vaste leden:*

Cathy Coudyser, Maarten De Veuster, Philippe Muyters, Joris Nachtergaele, Karl Vanlouwe;  
Johan Deckmyn, Carmen Ryheul, Kristof Slagmulder;  
Karin Brouwers, Vera Jans;  
Emmily Talpe, Bart Tommelein;  
Staf Aerts, Tine Van den Brande;  
Annick Lambrecht.

*Plaatsvervangers:*

Maaïke De Vreese, Andries Gryffroy, Sofie Joosen, Steven Vandeput, Manuela Van Werde;  
Adeline Blancquaert, Stefaan Sintobin, Anke Van dermeersch;  
Orry Van de Wauwer, Loes Vandromme;  
Jean-Jacques De Gucht, Marino Keulen;  
Chris Steenwegen, Jeremie Vaneekhout;  
Steve Vandenberghe.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

1. Toelichting door Marjan Nauwelaert.....	4
1.1. Aanlopen in Vlaanderen .....	4
1.2. Economische impact .....	5
1.3. Sociale impact .....	5
1.4. Perceptie van de bewoners .....	6
1.5. Ecologische impact .....	6
1.6. Aanbevelingen .....	6
2. Vragen van de commissieleden .....	7
2.1. Tussenkomsst van Kristof Slagmulder .....	7
2.2. Tussenkomsst van Orry Van de Wauwer .....	8
2.3. Tussenkomsst van Cathy Coudyser .....	8
3. Antwoorden van Toerisme Vlaanderen .....	9

Bijlagen: zie de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

Op 20 juni 2023 lichtte Marjan Nauwelaert, onderzoeker en duurzaamheidscoördinator bij Toerisme Vlaanderen, in de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme het 'Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruisetoeerisme in Vlaanderen – Rapport 2023' toe. Samen met Peter De Wilde, CEO Toerisme Vlaanderen, beantwoordde ze de vragen van de commissieleden.

Haar presentatie en het volledige rapport zijn beschikbaar op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be)

## 1. Toelichting door Marjan Nauwelaert

*Marjan Nauwelaert* licht de belangrijkste resultaten toe van het onderzoek van Toerisme Vlaanderen naar de eigenschappen en de impact van cruisetoeerisme in Vlaanderen en Brussel.

Het onderzoek was nodig om meer te weten te komen over de impact van zowel zee- als riviercruises en over de cruisetoeeristen die Vlaanderen bezoeken, met het oog op de toekomst.

Het eerste deel van het onderzoek gaat in op de kenmerken van schepen, rederijen, passagiers en havenfaciliteiten en hoe die zijn geëvolueerd sinds 2005, waarbij 2019 in detail werd bekeken.

Het tweede deel gaat in op de impact. Vaak beperkt men zich tot de economische impact, maar in dit geval werden ook de ecologische en sociale impact onderzocht. Het is de eerste keer dat men in detail heeft bekeken wat cruisetoeerisme eigenlijk betekent voor Vlaanderen.

### 1.1. Aanlopen in Vlaanderen

De riviercruiseschepen maken het grootste deel uit van het totale aantal aanlopen per jaar. Het aantal aanlopen is aanzienlijk gestegen, van net geen vijfhonderd in 2005 naar 1302 in 2019. Door covid kelderde dat cijfer weliswaar, maar in 2022 is er een onwaarschijnlijke inhaalbeweging geweest, met meer aanlopen dan voor de pandemie. Voor het aantal cruise-passagiers is het niveau van voor covid nog niet bereikt, maar ook daar is er aanzienlijke groei, onder meer omdat er steeds grotere zee-cruiseschepen zijn aangekomen. In 2019 was 77 procent van alle passagiers afkomstig van een zee-cruiseschip, terwijl zee-cruiseschepen dat jaar maar goed waren voor 15 procent van de aanlopen.

In Brussel en Gent komen alleen riviercruiseschepen aan. Zeebrugge en Oostende ontvangen enkel zee-cruiseschepen. In Antwerpen ontvangt men de beide.

Verder blijkt dat rederijen in een bepaald segment opereren. Sommige focussen op de luxemarkt of de hogere middenklasse, andere op het budgetsegment. Bij zee-cruises noemt men dat het massamarktsegment: heel grote schepen met veel faciliteiten aan boord, maar met een lagere instapprijs voor passagiers. In 2019 kwam driekwart van alle passagiers van zee-cruiseschepen uit dat segment. Slechts 2 procent kwam uit het luxesegment. De situatie verschilt echter naargelang van de haven in kwestie. Zo heeft Oostende niet veel aanlopen van cruiseschepen maar de schepen die aanlopen bevinden zich wel vooral in het luxesegment, en ook deels in het premiumsegment. Bij de riviercruises is de verdeling anders: 33 procent van de passagiers kwam uit het budgetsegment en 37 procent uit het middenklassesegment.

## 1.2. Economische impact

De voorgaande vaststellingen zijn belangrijk wegens de grote impact op de economische berekeningen. Zo blijkt er een enorm verschil te zijn qua uitgaven tussen de passagiers uit de luxe- en middenklassesegmenten en de passagiers uit de budgetsegmenten, zowel bij zeecruises als bij riviercruises. Zeecruise­passagiers uit de luxe- en premiumsegmenten gaven gemiddeld 66 euro uit per persoon per dag, passagiers uit het massamarktsegment 40 euro. In beide gevallen waren dat grotendeels shoppinguitgaven. Riviercruise­passagiers uit de luxe- en middenklassesegmenten gaven 56 euro uit, passagiers uit het budgetsegment 21 euro.

Als men alle uitgaven in het kader van cruisetoerisme door rederijen, passagiers en bemanningen in ogenschouw neemt, dan blijkt dat de passagiers verantwoordelijk zijn voor bijna driekwart van die uitgaven. Daarom is het heel belangrijk om ook naar de segmenten te kijken, omdat ze een grote impact hebben.

In totaal werd in het kader van cruisetoerisme in 2019 ongeveer 25.612.000 euro uitgegeven. Wat passagiers voor hun cruise­pakket betaalden, is daarin niet verre­kend. Bij zeecruiseschepen bedroeg de gemiddelde uitgave iets meer dan 109.000 euro per aanloop. Voor riviercruiseschepen was dat 4124 euro. Bijna driekwart van alle uitgaven kan in verband worden gebracht met Zeebrugge, dat dus een belangrijke rol speelt. Dat is logisch, want het ontvangt de grootste schepen en dus ook de meeste passagiers. Ook qua havenrechten loopt dat dus op, aldus de spreker.

## 1.3. Sociale impact

De onderzoekers hebben ook de sociale impact in kaart gebracht, door bewoners van Antwerpen, Gent en Brugge te bevragen en te trachten hun antwoorden te plaatsen tegenover het werkelijke gedrag van cruise­passagiers. Ook werd ingezoomd op het type activiteiten en de tijd die in Vlaanderen werd doorgebracht.

Niet alle passagiers gaan aan wal. Gemiddeld 10 procent van de passagiers kiest ervoor om aan boord te blijven. Een cruise­passagier die wel een bezoek doet, brengt gemiddeld net geen vijf uur aan wal door, de tijd van het transport naar de uitstapbestemming inbegrepen. Wie in Antwerpen aanmeert, is er meteen, maar wie aanmeert in Zeebrugge, moet nog een heel traject afleggen naar Brugge of andere bestemmingen, dus voor die passagiers zal de tijd gespendeerd op de bestemming korter zijn.

De uitstapbestemming blijkt voor de passagiers vaak geen heel belangrijke reden te zijn geweest om de cruise te boeken. Dat betekent niet dat het geheel van de bestemmingen niet belangrijk is, maar verdere vragen over motivatie maakten geen deel uit van het onderzoek. Vooral bij de zeecruises blijkt er een heel belangrijk verschil te zijn tussen de segmenten voor het type activiteit aan wal: 73 procent van de passagiers uit het luxe- en het premiumsegment zal in de eerste plaats een monument of museum bezoeken, terwijl dat bij het massamarktsegment slechts 47 procent is. Voor dat massamarktsegment is shoppen de belangrijkste activiteit, maar van de passagiers uit het luxe- en het premiumsegment gaat ook 64 procent shoppen. Er is geen verschil tussen de segmenten als het gaat over het soort aankopen – iedereen koopt chocolade, bier en souvenirs – maar wel in het bedrag dat eraan wordt gespendeerd. Na het shoppen komt een terras- of cafébezoek voor mensen uit het massamarktsegment op de tweede plaats, waarna zij vaak opnieuw aan boord gaan.

Bij de riviercruise­passagiers vonden de onderzoekers geen significante verschillen tussen de segmenten. Bij hen is het bezoeken van monumenten en musea de belangrijkste activiteit, met shoppen op de tweede plaats.

#### 1.4. Perceptie van de bewoners

Aan bewoners wordt al langer gevraagd, als onderdeel van de bewonersstudie van Toerisme Vlaanderen, of zij minder, evenveel of meer cruisetoeristen in hun stad willen. Heel vaak gaf dat al een opmerkelijk resultaat. Tijdens elk bewonersonderzoek geeft een groot deel van de respondenten aan minder cruise-passagiers te willen in zijn of haar stad. Naar de redenen was echter nog nooit gepeild.

Dat werd dus eenmalig toegevoegd aan de bevraging van 2021. Heel wat bewoners zeggen minder cruisetoeristen te willen in hun stad, namelijk 47 procent in Antwerpen, 50 procent in Gent en 57 procent in Brugge. De hypothese van de onderzoekers was dat, omdat cruiseschepen in Antwerpen zeer zichtbaar zijn, daar het ecologische aspect vooral zou meespelen. In Zeebrugge komen de heel grote cruiseschepen aan, met grote groepen die vaak tegelijkertijd een stad binnenkomen. Men ging er dus vanuit dat in Brugge vooral de drukte zou meespelen.

De hypothese bleek deels waar. 51 procent van de Bruggelingen zegt dat het door het cruisetoerisme te druk is in hun stad. Dat speelt inderdaad minder in Antwerpen en Gent, waar er vooral ook riviercruises komen en de toeristengroepen dus kleiner zijn.

De negatieve ecologische impact blijkt echter overal te leven, evengoed in Brugge en Gent, waar cruiseschepen veel minder zichtbaar zijn. De algemene perceptie van cruisetoerisme blijkt tamelijk negatief te zijn. De bewoners zijn het meest uitgesproken over de drukte en de ecologische impact. Uit het heel grote aantal open antwoorden blijkt ook dat ze tamelijk goed geïnformeerd zijn over cruisetoerisme.

#### 1.5. Ecologische impact

De Vlaamse Milieumaatschappij heeft, binnen dit onderzoek, een studie gedaan naar de uitstoot van cruiseschepen tijdens het manoeuvreren en het liggen aan de kade, dus niet bij het varen zelf.

In 2019 stootten cruiseschepen in Vlaanderen in totaal 10.839 ton CO<sub>2</sub> uit in de havens. Een heel groot deel daarvan komt van de zee-cruiseschepen, wat niet verwonderlijk is, gezien hun grootte en hun faciliteiten aan boord. Opmerkelijk is de bevinding dat zee-cruises slechts 0,61 procent van de totale zeescheepvaart in Vlaanderen uitmaken, maar wel verantwoordelijk zijn voor 2 tot 4 procent van de uitstoot van broeikasgassen, afhankelijk van het soort broeikasgas. Dat komt door het grote verschil tussen de reguliere zeescheepvaart en cruiseschepen qua faciliteiten aan boord. Zee-cruiseschepen hebben veel hotel- en entertainmentfaciliteiten, die veel energie vereisen en dus voor meer uitstoot zorgen. Andere belangrijke factoren zijn het bouwjaar en de technologie aan boord. Hoe ouder de schepen, hoe ouder die technologie en hoe groter de uitstoot.

Er zijn verschillen tussen de diverse havens in de uitstoot per zee-cruiseschip. Een schip dat aanmeert in Zeebrugge, stoot gemiddeld het meeste uit. De zee-cruiseschepen in Antwerpen zijn beperkt qua grootte omdat ze aan de Scheldekaaien en niet in de haven aanmeren en in de Scheldebocht moeten draaien. Toch is hun uitstoot nog tamelijk hoog. Dat heeft veeleer te maken met hun bouwjaar. In 2019 waren ze gemiddeld ouder. In Oostende komt de laagste uitstoot voor. De schepen die er aanmeren, zijn kleiner en opereren in het luxesegment, waarin wordt gevaren met schepen van een recenter bouwjaar.

#### 1.6. Aanbevelingen

Op basis van die vele gegevens is Toerisme Vlaanderen gekomen tot een aantal opvallende conclusies, maar ook tot heel wat aanbevelingen. Door in de diepte te gaan,

heeft men heel veel zaken met elkaar kunnen linken. De aanbevelingen hangen onderling dus ook samen.

Voor de zee cruiseschepen moet zeker rekening worden gehouden met de Europese wetgeving in het kader van 'Fit for 55'. Dat gaat over het voorzien van walstroom, maar bijvoorbeeld ook over de energie waarop wordt gevaren. Een regionale of nationale overheid kan daarnaast nog extra voorwaarden opleggen, wat onder andere in Noorwegen gebeurt. Dat gaat bijvoorbeeld over het begrenzen van de scheepsgrootte of het aantal passagiers.

Nog een belangrijke aanbeveling is dat men het cruisetoerisme zou spreiden in de tijd. De spreker verwijst in dat verband naar de piek van riviercruiseschepen die er is in april door de zeer populaire tulpencruises die dan vertrekken vanuit Amsterdam. Voor zee cruiseschepen zijn er geen piekmomenten, maar wel drukkere momenten. Als twee dergelijke schepen tegelijk in Zeebrugge aanmeren, is dat wel voelbaar in het centrum van Brugge. De mogelijkheid moet dus worden bekeken om op bepaalde momenten een maximum in te stellen qua aantal passagiers of schepen, bijvoorbeeld op dag- of weekbasis. Welk segment men aantrekt, bepaalt over welk soort publiek het gaat, de grootte van dat publiek, wat die mensen bezoeken en hoe ze besteden. Zeker voor een stad zoals Antwerpen, die echt inzet op cruisetoerisme, zijn de aanbevelingen relevant. De stad kan een keuze maken voor bepaalde segmenten waardoor er automatisch een verandering is in de uitstootimpact, maar ook in de sociale impact.

De inkomsten uit cruisetoerisme kunnen zeker ook worden aangewend om de impact van cruiseactiviteiten op de gemeenschap te verzachten. Een deel van die inkomsten vloeit het best weer terug naar de lokale bestemming.

De studie heeft enorm veel data opgeleverd, besluit Marjan Nauwelaert. Ze vindt het belangrijk om de impact van cruisetoerisme te blijven monitoren: het aantal aanlopen en het aantal passagiers, maar ook de uitstoot. Die data zijn belangrijk als basis voor verder overleg tussen de betrokken partners.

## **2. Vragen van de commissieleden**

### **2.1. Tussenkomen van Kristof Slagmulder**

*Kristof Slagmulder* stelt vast dat als een cruiseschip met veel toeristen aanmeert die allemaal op hetzelfde moment Brugge of Antwerpen intrekken, dat uiteraard een impact heeft. Hoe zou er volgens Toerisme Vlaanderen beter kunnen worden gespreid? Zijn er steden in het buitenland die momenteel al inzetten op een goede spreiding? De vraagsteller las dat dat online bijvoorbeeld via kortingen zou kunnen. Zijn er steden in Europa die een limiet zetten op de cruise passagiers die de stad mogen bezoeken, en wat is de reactie van de rederijen en de toeristen zelf? Hoe groot is de impact daarvan op de lokale economie in die steden? Werd dat al eens onderzocht?

Steden en havens ontvangen heel veel inkomsten van cruiseschepen. Toerisme Vlaanderen beveelt aan dat een deel van de haveninkomsten het best terugvloeit naar de lokale bestemming. Waarvoor moet dat geld dan dienen volgens Toerisme Vlaanderen?

In welke mate heeft het cruisetoerisme een invloed op de lokale werkgelegenheid in de toeristische sector, op de horeca enzovoort? Zijn er ook daarover cijfers beschikbaar?

## 2.2. Tussenkost van Orry Van de Wauwer

*Orry Van de Wauwer* vindt dat het rapport een aantal zaken heel scherp en duidelijk stelt die hij als inwoner van Antwerpen ook aanvoelde, zeker als het gaat over de zichtbare aanwezigheid van cruiseschepen. De zogezegd kleinere schepen zijn nog altijd heel grote schepen.

Veel inwoners vinden het wrang dat die grotere schepen tot in het historische centrum van de stad kunnen varen, terwijl dat nota bene een lage-emissiezone is. Toerisme Vlaanderen gaf de uitstoot van schepen voor heel Vlaanderen, maar kan men ook de specifieke uitstoot voor de stad inschatten en die afzetten tegen de reguliere uitstoot van wagens in de lage-emissiezone?

Marjan Nauwelaert zei dat de aanbevelingen van Toerisme Vlaanderen in het bijzonder gelden voor Antwerpen, als stad die cruisetoerisme wil aantrekken. Plant het agentschap ook overleg met Antwerpen, of was er al overleg? Zo ja, werden de aanbevelingen meegegeven? Wat was de reactie van de schepen van Toerisme van de stad Antwerpen daarop?

In hoeverre kunnen uit het rapport beleidsaanbevelingen voortvloeien? Is dat de intentie? Zijn dat dan voornamelijk Vlaamse aanbevelingen of zullen er ook specifieke aanbevelingen voor de steden kunnen volgen? Of hoopt men bij Toerisme Vlaanderen dat de steden de aanbevelingen ook zullen meenemen en hun beleid daaraan zullen aanpassen?

## 2.3. Tussenkost van Cathy Coudyser

*Cathy Coudyser* vindt dat het degelijke onderzoek en de belangrijke data een genuanceerd beeld geven van de passagiersuitgaven en de verschillen tussen rivieren en zeecruisetoerisme. Ze beaamt dat het goed is om dat te blijven opvolgen. Zal een tweejaarlijkse monitoring van de data volstaan? Zijn de onderzoekers tot de vaststelling gekomen dat er nog andere data of zaken zouden moeten worden meegenomen in het onderzoek om dit nog grondiger te kunnen bekijken?

Op zich blijft cruisetoerisme economisch interessant, maar het onderzoek wijst uit dat men het best ook rekening houdt met de ecologische impact. Zeker bij zeecruises is die groot. Daarnaast is er de draagkracht van de steden en gemeenten. Er werd gepolst naar de perceptie bij de inwoners, maar Cathy Coudyser vraagt zich af of ze niet veeleer hun mening hebben gegeven over het dagjestoerisme dan specifiek over het cruisetoerisme. Wie in een stad woont, ziet heel veel toeristen. Hoe kan men het onderscheid maken tussen cruisetoeristen en dagjestoeristen? Uit alle bewonersonderzoeken is al gebleken dat dagtoeristen, althans in de perceptie, vaak voor de meeste overlast en druk zorgen. In Brugge komen er ook heel veel bussen met grote groepen mensen aan, die ook vaak maar een paar uur in de stad spenderen en die misschien een gelijkaardig uitgavengedrag hebben. Men moet het geheel bekijken, besluit de vraagsteller.

Ook verwondert het haar dat het cruisetoerisme zich na de coronapandemie zo snel heeft hersteld. Hebben de onderzoekers bekeken welke de mogelijke redenen daarvoor zijn? De stijging is er in het algemeen gekomen door de grotere schepen, die meer passagiers kunnen vervoeren en meer inspelen op alle recreatiebehoefte. Hoe evalueert de sector dat zelf? Blijven de touroperators inzetten op dat massatoerisme? Hoe gaan de rederijen daarmee om? Wat zijn de prognoses op korte en langere termijn, zeker met het oog op het ecologische? Tegen 2030 moeten er van Europa een aantal zaken gebeuren om ecologisch duurzamer te varen, wat een impact zal hebben. Heeft men daar een zicht op?



Toerisme Vlaanderen en het beleid trekken met Reizen naar Morgen al een aantal jaren de kaart van het duurzame toerisme, waarbij de ziel van een plek wordt blootgelegd, volgens de draagkracht van de inwoners en samen met hen. Hebben de onderzoekers suggesties voor het beleid om dat ook te doen voor het cruise-toerisme? De vraagsteller denkt daarbij aan het spreiden van toerisme in plaats van dagjestoerisme, aan het stimuleren van een overschakeling naar verblijfstoerisme, waardoor mensen ook automatisch meer spenderen.

Moet de Vlaamse overheid een duidelijker kader maken, of volstaat het om verder te overleggen en te sensibiliseren? Het onderzoek wijst erop dat alle overheden betrokken zijn, ook de lokale besturen. Cathy Coudyser staat op de autonomie van de lokale besturen, ook voor het uittekenen van een toerismebeleid.

Aan de andere kant krijgt de regiovorming steeds meer vorm. Toeristen uit het segment van het massatoerisme zijn veel minder geïnteresseerd in monumenten, kerken of musea. De vraag rijst dan of ze de verplaatsing naar Brugge moeten maken. Als ze vooral geïnteresseerd zijn in shoppen, brengt men dat type van winkels dan niet beter dicht bij de plaats waar ze zijn aangemeerd, zodat ze geen tijd verliezen? Dat zou meteen ook een kans kunnen bieden om de culinaire lokale streekproducten aan de man te brengen op die plaatsen waar het bier en de chocolade te vinden zijn. Men zou zo toeristen kunnen spreiden in de tijd, maar ook in de ruimte, over de hele regio. In Blankenberge speelt men daar al op in. Binnenkort is er hopelijk ook het landschapspark Zwinstreek. Ook dat biedt misschien kansen. Zeker voor de zeecruises die in Zeebrugge aanmeren, zou men moeten kunnen gaan naar een groter aandeel van het luxe- en premiumsegment, dat wel culturele meerwaardezoekers bevat. Voor hen zal Brugge als kunststad altijd aantrekkelijk blijven, maar er is ook het erfgoed in de ruime regio, bijvoorbeeld in Damme. Ook op die manier kunnen toeristen worden gespreid. Wordt daarover overlegd met touroperators en rederijen? Wie is het best geplaatst om dat te faciliteren? Is dat Toerisme Vlaanderen, of kunnen bijvoorbeeld havenbesturen daar ook een rol in spelen, gezien hun contacten met de rederijen?

Hoe zien de onderzoekers het doorgeven van een deel van de inkomsten door de havens? De vraagsteller wijst erop dat bijvoorbeeld in Brugge het havenbestuur al heel nauw verbonden is met het stadsbestuur. Dat kan dus sowieso van de twee kanten worden bekeken. Welke afspraken kunnen er worden gemaakt met de rederijen, ook over de aanmeerperiodes? De 'schoudermaanden' mei, juni en september zijn belangrijk voor het cruisetoeisme. De vraag rijst of een spreiding van dat toerisme naar de wintermaanden wel realistisch is.

Er is met diverse Vlaamse overheidsdiensten samengewerkt om het onderzoek tot stand te brengen. Hoe is die samenwerking verlopen? Is in de gesprekken met de havens gebleken dat men al op een aantal zaken inzet? De vraagsteller meent dat er in Gent en Brugge al een aantal maatregelen worden genomen. Strekt het tot aanbeveling om met buurland Nederland samen te werken om rederijen of tour-operators te sensibiliseren over een aantal maatregelen die ze wellicht kunnen nemen om cruisetoeisme duurzamer te maken?

### **3. Antwoorden van Toerisme Vlaanderen**

Er zijn inderdaad voorbeelden in het buitenland van het beperken of spreiden van cruisetoeisten, antwoordt *Marjan Nauwelaert*. Noorwegen begrenst voor een aantal fjorden het aantal schepen die daar tegelijk mogen aanmeren en het aantal toeristen die daar tegelijkertijd mogen zijn.

Wel wordt er op verschillende manieren en om verschillende redenen begrensd. Zo mochten schepen in Venetië vroeger vlak bij San Marco aanmeren, maar moet dat nu in een haven verder weg. In Amsterdam is men gegaan van 'first come first served'

naar een andere manier om schepen toe te laten. Dat heeft te maken met de inspanningen van de rederijen om de uitstoot te verkleinen.

De spreker verwijst naar het voorbeeld van Gent, waar in april een zeer uitgesproken piek van riviercruises is en waar de haven zelf de beslissing heeft genomen om minder schepen toe te laten. Een heel belangrijke reden daarvoor is een betere dienstverlening voor de cruisetoeristen. Als er immers heel veel riviercruiseschepen tegelijkertijd aanmeren, dan leggen die allemaal naast elkaar aan en moeten passagiers door andere schepen om de kade te bereiken.

De vergelijking van de uitstoot tussen cruiseschepen en wagens leeft inderdaad. Heel wat bewoners hadden het in hun open antwoord over de vraag hoe het zit met de lage-emissiezone. Hoewel het niet eenvoudig is om een vergelijking te maken, omdat een cruiseschip iets helemaal anders is dan een zeer functioneel vervoermiddel, hebben de onderzoekers dat toch geprobeerd. Wagens blijken een uitstoot van 113,5 gram CO<sub>2</sub> per passagierskilometer te geven. Over de uitstoot van cruiseschepen zijn de meningen verdeeld, maar volgens hetzelfde berekeningsprincipe stoten zij 312 à 390 gram CO<sub>2</sub> per passagierskilometer uit. Dat is een heel groot verschil.

Er zijn data die Toerisme Vlaanderen jaarlijks van de havens kan krijgen en kan blijven monitoren, zoals het aantal aanlopen en passagiers. De uitstoot is iets dat verder kan worden bekeken. Bij het maken van deze studie is er met de havens een band opgebouwd. Er is heel hard gewerkt om hun vertrouwen te winnen. Zij hebben uiteindelijk heel vlot data gedeeld, niet alleen over het aantal aanlopen en passagiers, maar ook over financiële gegevens.

Er zijn inderdaad nog aspecten die verder zouden kunnen worden onderzocht, zoals de afvalafgifte. In het onderzoek werd die slechts zeer beperkt ingeschat. Ook werden de rechtstreekse leveranciers die diensten leveren aan rederijen, niet meegenomen in de studie, aangezien dat een zeer complex gegeven is.

De onderzoekers hebben getracht in te schatten in welke mate bewoners het verschil menen te kennen tussen een dagtoerist en een cruise-passagier. Het zou kunnen dat ze zichzelf overschatten, maar voor Antwerpen en Gent werd er wel een controlevraag toegevoegd om te peilen in hoeverre men op de hoogte was van de verhouding tussen zee- en riviercruises. Excursionisten en cruise-passagiers lijken heel sterk op elkaar, maar toch blijkt dat bewoners best goed geïnformeerd zijn over het gegeven cruisetoerisme. Net daarom is het belangrijk om mee te nemen dat cruise-toerisme niet echt populair is bij de bevraagde bewoners.

Het cruisetoerisme heeft zich inderdaad razendsnel hersteld na covid. Dat heeft deels te maken met het feit dat cruise-passagiers zeer trouw zijn aan hun toerisme: vaak boeken zij hun reis lang vooraf. Het gebeurt zelfs dat ze al tijdens een cruise bij de rederij boeken voor een volgend jaar.

Ook is er het fenomeen van de reizen die door covid uitgesteld waren en die in 2022 hebben moeten plaatsvinden. Rederijen wilden ook zeer snel opnieuw starten en hebben daar heel veel inspanningen voor geleverd, door allerlei protocollen op te stellen en bijvoorbeeld passagiers enkel van boord te laten indien zij een geboekte excursie hadden betaald. Een recent rapport van de Europese Commissie voorspelt sowieso een snelle groei van het cruisetoerisme.

Vanaf het begin was er overleg met de havens, de steden en andere Vlaamse departementen en agentschappen. Er is heel lang overlegd met de Vlaamse Milieu-maatschappij. Over de aanbevelingen is er ook met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken overlegd, omdat de onderzoekers zeker wilden zijn van de haalbaarheid ervan.

De havens zetten sowieso al in op een aantal zaken. Zeebrugge kijkt naar de inspanningen van rederijen om hun impact te verkleinen, en in Gent wordt zeer bewust over de toekomst van cruisetoeerisme en het ideale aantal te verwelkomen schepen nagedacht. De onderzoekers hebben niet overlegd met de rederijen, ondanks heel wat pogingen daartoe. Idealiter waren zij ook nauw betrokken bij de bevraging, maar dat bleek zeer moeilijk. Wel werden ze geïnformeerd over de studie.

*Peter De Wilde*, CEO Toerisme Vlaanderen, herinnert zich de eerste zomers, in 2013-2015, waarin de verhalen begonnen over de overlast van massatoerisme en de reactie 'tourist, go home', die drijven op heel veel sentiment en waarnemingen op bepaalde momenten en plekken. In Vlaanderen werd toen ook gewezen op 'overtoeerisme' in Brugge en Ieper. Op den duur leek het dat men niet succesvol was als er geen overtoerisme was.

Toerisme Vlaanderen meent dat beleid het best steunt en bouwt op kennis, vergaard via wetenschappelijk onderzoek en is gaan peilen bij de lokale bevolking naar wat als overlast werd beschouwd. Dat bleek enorm mee te vallen. Meer dan 70 procent van de bevolking van de Brugse binnenstad bleek het toerisme in eigen stad te steunen, en tot op vandaag is die steun nog altijd zeer positief. Steden zoals Barcelona, Dubrovnik en Venetië worden geciteerd in verband met overtoerisme, niet toevallig allemaal havensteden met een florerende cruise-industrie, die de indruk van overtoerisme nog aanwakkert.

In 2019 stond dit onderzoek in de beleidsnota van de minister. Het onderzoek werd opgestart, maar vervolgens werden de maatschappij en de toeristische sector bijzonder zwaar getroffen door de coronapandemie. Omdat er geen cruises waren, kon het belangrijke onderdeel van de bevraging van de cruise-passagiers niet worden uitgevoerd. Uiteindelijk is dat toch kunnen gebeuren en heeft men het onderzoek kunnen afronden, in het beste overleg met de steden, de havenbesturen en de andere Vlaamse agentschappen. De resultaten en aanbevelingen zijn ook vooraf met hen gedeeld, om te zien of ze werden gedragen.

De spreker gaat in op de vraag hoe de opbrengsten van de cruises zouden kunnen terugvloeien naar de lokale bestemmingen. De aanlooprechten zijn duidelijk geïdentificeerd. Er is geen oormerking van de ontvangsten van de havenbesturen voor toerisme en toeristische ontwikkeling. Het vermoeden is dat die in de koffers van de lokale besturen belanden. Een aanbeveling zou kunnen zijn om die inkomsten meteen voor toerisme te oormerken en aan te wenden. De toeristische diensten in de steden zitten allemaal min of meer op dezelfde golflengte qua visie op de ontwikkeling van het toerisme, en ook Toerisme Vlaanderen zit op die golflengte. Die visie is dat het belangrijk is om de ziel van je plek te vrijwaren, zodat er een reden is voor mensen om te blijven komen en voor bewoners om mensen te blijven verwelkomen. Het zou dus zinvol zijn om dat geld daarvoor te oormerken, maar lokale besturen en havenbesturen beslissen daar uiteraard autonoom over. Daarom staat het niet expliciet in de aanbevelingen.

Aangezien Antwerpen ook een belangrijke partner is in heel het gebeuren, is er inderdaad met deze stad overlegd.

Peter De Wilde laat de vraag over de beleidsaanbevelingen aan de minister over. In feite zijn de beleidsaanbevelingen geformuleerd door het onderzoek. Normaliter zou daar specifiek voor Vlaanderen een actieplan uit voortvloeien, dat voortbouwt op de beleidsaanbevelingen en de mogelijkheden van partners en lokale besturen. Het is echter aan de minister om te beslissen over die volgende stap.

De vraag of inwoners hun mening gaven over cruisetoeerisme of dagtoerisme vindt de spreker heel interessant. Het onderscheid is inderdaad niet altijd duidelijk, maar big data, bijvoorbeeld de data van gsm's, leveren wel een aantal gegevens daarover.

Daaruit kan men perfect de looptrajecten van mensen afleiden. Toerisme Vlaanderen beschikt blijkbaar niet als enige over die gegevens. Er zijn ook heel perceptieve ondernemers in de binnensteden die die trajecten kennen en daarlangs producten aanbieden, die toeristen heel snel kopen.

Voor het onderscheid tussen dagtoerisme en 'excursionisme', wijst Peter De Wilde erop dat sinds de interne staats hervorming van 2011 de rol van het monitoren en de beleidsondersteuning en -sturing voor het binnenlandse toerisme niet langer bij Toerisme Vlaanderen ligt. Toerisme Vlaanderen ervaart dat als een mogelijk hiaat en vindt weliswaar dat die oude opsplitsing mogelijk aan herziening toe is, maar dat soort aanbeveling zal niet worden neergeschreven in het kader van een cruise-studie omdat dat niet onmiddellijk gerelateerd is aan de problematiek.

Er wordt vaak gesproken over spreiding om de effecten te mitigeren, maar men moet weten wat men wil spreiden en hoe men kan spreiden. Natuurlijk wil Toerisme Vlaanderen dat cruisetoeristen de kans krijgen om ruimer in Vlaanderen op stap te gaan, maar de tijd die ze aan wal hebben, is bijzonder beperkt, zoals blijkt uit het onderzoek. Als toeristen Brugge willen zien, is het moeilijk hen af te leiden naar iets dat niet 'the real thing' is. Het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen heeft geprobeerd mensen weg te leiden van Amsterdam, naar Muiderstot of Scheveningen, om zo een betere spreiding te krijgen. Dat werd dan verkocht als 'Amsterdam Castle' of 'Amsterdam Beach'. Onderzoek en de ervaring van de Nederlanders wijst uit dat dat eigenlijk niks doet om het probleem in Amsterdam te mitigeren, want men wil natuurlijk nog altijd eerst Amsterdam zelf zien. In hoeverre is dat het resultaat van tientallen jaren toerismebeleid en het uitrollen van de toerisme-industrie? Voor een gedeelte heeft men dat aan zichzelf te wijten, aldus de spreker. Het komt er nu op aan om oplossingen te bedenken. Hij is hoopvol, want hij denkt dat die oplossingen er zijn.

Toerisme Vlaanderen stelt vast dat het begrip 'schoudermaanden' aan sleet onderhevig is. De coronapandemie heeft het beeld wat vertekend, maar men stelt vast dat toerisme tegenwoordig 'always on' is, dat het toeristische seizoen nu het hele jaar bestrijkt.

Wel zijn er in heel Vlaanderen nog heel veel fantastische fiets- en wandelmogelijkheden en erfgoedplekken die buitenlandse bezoekers nog niet hebben ontdekt, die de Vlamingen, deels geholpen door de coronapandemie, nog maar pas hebben ontdekt en die van Vlaanderen een van de rijkste erfgoedregio's ter wereld maken. De volgende stap is dat men die natuurbeleving ook kan aanbieden aan internationale bezoekers. Dat is een nieuwe lijn die de minister in haar beleid heeft ingebracht en waarop Toerisme Vlaanderen ook sterk inzet.

Door de klimaatverandering zijn er ook meer maanden waarin het aangenamer is om in Vlaanderen te vertoeven. Er is het fenomeen van de traditionele overwintering in het zuiden van Europa, maar stilaan ziet men het fenomeen van de overzomering vanuit het zuiden in het noorden van Europa opkomen, een fenomeen dat nog verder moet worden onderzocht, maar dat Toerisme Vlaanderen interesseert, omdat het mogelijk extra kansen, maar ook extra uitdagingen met zich mee zal brengen.

Cathy COUDYSER,  
voorzitter

Kristof SLAGMULDER,  
verslaggever