

ingediend op **1773** (2022-2023) – Nr. 2
13 september 2023 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

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

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

Documenten in het dossier:

1773 (2022-2023) – Nr. 1: Verslag van de gedachtewisseling

*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 Vaneeckhout;
Steve Vandenberghe.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Zuhail Demir	4
2. Vragen van de commissieleden	6
2.1. Tussenkoms van Orry Van de Wauwer	6
2.2. Tussenkoms van Kristof Slagmulder	7
2.3. Tussenkoms van Imade Annouri	7
2.4. Tussenkoms van Cathy Coudyser	8
2.5. Tussenkoms van Maarten De Veuster	9
3. Antwoorden van minister Zuhail Demir	9
Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

Op 4 juli 2023 hield de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme een gedachtewisseling over het 'Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruisetoeerisme in Vlaanderen. Rapport 2023' met minister Zuhail Demir. De vragen om uitleg over dit thema van Kristof Slagmulder, Imade Annouri, Orry Van de Wauwer en Jos D'Haese werden vooraf aan de minister bezorgd zodat zij erop kon ingaan tijdens de gedachtewisseling. De vragen om uitleg gaan als bijlage bij dit verslag en zijn beschikbaar op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Op 20 juni 2023 werd het 'Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruise-toerisme in Vlaanderen. Rapport 2023' toegelicht door Toerisme Vlaanderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1773/1).

1. Toelichting door minister Zuhail Demir

Minister van Toerisme *Zuhail Demir* benadrukt dat onderzoek een belangrijke pijler is van het Vlaamse toeristische beleid. Samen met zijn partners onderzoekt het Agentschap Toerisme Vlaanderen verschillende aspecten van het toerisme in Vlaanderen:

- het aantal aankomsten en overnachtingen;
- de herkomst van de bezoekers;
- het draagvlak bij de bewoners;
- het ambassadeurschap bij de Vlamingen;
- de perceptie van de bestemming Vlaanderen bij zijn bezoekers.

Al die gegevens worden ook publiek ter beschikking gesteld, wat weinig andere regio's doen.

Vanuit die optiek had minister Zuhail Demir al een onderzoek naar het cruisetoeerisme in Vlaanderen opgestart: een thema dat leeft in verschillende steden en waarover veel verhalen rondgingen, maar met weinig onderbouwde cijfers. Door corona duurde dat onderzoek wat langer en lag het op een bepaald moment ook stil. Pas in 2022 waren er weer voldoende cruisetoeeristen.

Het onderzoek naar cruisetoeerisme is zeer breed opgevat: alle mogelijke invalshoeken en actoren werden belicht (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1773/1). Het onderzoek geeft meer inzicht in de eigenschappen en de impact van de zee- en riviercruiseschepen die aanmeren in de Vlaamse en Brusselse havens, en in het profiel van de cruisetoeeristen die Vlaanderen bezoeken. De kenmerken van cruise-toerisme in Vlaanderen werden onderzocht met een beschrijving van de belangrijkste componenten: schepen, rederijen, passagiers en havens:

- de economische impact die wordt gegenereerd door de uitgaven van cruise-toeristen, bemanningsleden en rederijen in de bestemmingen;
- de ecologische impact die wordt gegenereerd door zee- en riviercruiseschepen;
- en de sociale impact van cruisetoeeristen op de bestemmingen die zij bezoeken.

Wat de economische impact betreft, bracht cruisetoeerisme in 2019 in totaal naar schatting 25 miljoen euro op. Bijna drie kwart daarvan wordt uitgegeven door de cruise-passagiers zelf. Naar schatting 70 procent van wat cruise-passagiers spenderen, wordt rechtstreeks in de bestemming uitgegeven, onder andere aan attracties, eten, drinken en shoppen en komt dus terecht bij de lokale handelaren van een bestemming.

Toch blijkt uit het onderzoek dat de impact op het milieu niet klein is en dat de bevolking het cruisetoeerisme in haar stad niet altijd steunt. Daar moet men waakzaam voor zijn. De vraag voor minister Zuhail Demir is dan ook hoe men de voordelen kan maximaliseren en de nadelen minimaliseren om een beter evenwicht te creëren dat past in de visie en strategie 'Reizen naar Morgen' die samen met Toerisme Vlaanderen werd uitgezet.

De studie biedt voldoende informatie om gericht advies te geven over de verdere evolutie in cruisetoeisme en om voorwaarden voor duurzame ontwikkeling te detecteren. In de aanbevelingen van het onderzoek staat dan ook een duidelijke richting.

De eerste aanbeveling is maatregelen nemen in het kader van de ecologische impact, waarbij naast de Europese regelgeving ook gekeken wordt naar voorwaarden voor de gehele cruisescheepvaart, dus ook voor de riviercruises. Ten tweede zijn er maatregelen nodig om de bezoekers te spreiden en kan men werken met quota voor schepen en passagiers. Het aanmeermoment van cruiseschepen goed kiezen, kan zorgen voor een spreiding van de toeristen en op deze manier wel een meerwaarde bieden voor de bewoners, de bezoekers en de ondernemers van de stad.

Minister Zuhal Demir wijst erop dat, naast dit onderzoek met zijn aanbevelingen, de havens de volgende jaren sowieso een aantal veranderingen moeten doorvoeren in het kader van het 'Fit for 55'-programma: tegen 2025 moet de uitstoot van broeikasgassen van zeeschepen met 2 procent dalen tegenover 2020, en tegen 2050 moet de uitstoot van de zeescheepvaart met 80 procent verminderd zijn tegenover 2020.

Door de broeikasgasintensiteit van de energie van schepen tijdens het reizen naar, vanuit of binnen de Europese Unie te verminderen, wil men het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen bevorderen. Een concrete verplichting is het aanbieden van walstroom in terminals. Die regelgeving geldt voor de zee- en kernhavens in het Maritieme Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) die, over de laatste drie jaar, gemiddeld 25 of meer schepen van meer dan 5000 GT (gross tonnage, brutotonnenmaat) ontvingen per jaar. Havens die ten minste dit aantal cruiseschepen ontvangen, moeten bijgevolg investeren in walstroom. Op dit moment gaat het alleen over de havens van Zeebrugge en Antwerpen. Gent en Oostende zijn niet betrokken.

De Europese 'Fit for 55'-regelgeving geldt niet voor riviercruiseschepen. Dat belet echter niet dat er nu al geïnvesteerd wordt in walstroom in havens waar riviercruiseschepen aanmeren. In Gent staat deze investering op de planning. De uitstoot van de cruiseschepen in Vlaanderen moet dalen in de toekomst. Dat uiteraard indien de verschillende steden ervoor kiezen om walstroom te installeren voor de cruises die aanmeren.

Hoe worden de resultaten van deze studie en de aanbevelingen beleidsmatig vertaald? De maatregelen die onder andere in Noorwegen genomen worden, tonen volgens minister Zuhal Demir vooral aan dat het mogelijk en wenselijk is om – buiten de internationale wetgeving – ook op nationaal, regionaal of havenspecifiek niveau extra voorwaarden te stellen aan cruiseschepen die hun nationale wateren bevaren. Daardoor kan immers beter ingespeeld worden op de specifieke en lokale problematiek die de cruisescheepvaart veroorzaakt in een bepaalde omgeving. Zo kan men in Vlaanderen ook zoeken naar een kader op maat van de bestemming, al is het belangrijk om na te gaan of de maatregelen die elders genomen zijn, wenselijk zijn en een goed effect hebben.

Door het volledige onderzoek heen zijn zowel de havens als de steden nauw betrokken, zowel in de fase van de analyse als in die van het opstellen van de aanbevelingen. Minister Zuhal Demir heeft aan Toerisme Vlaanderen gevraagd om deze open en transparante samenwerking voort te zetten, en om in samenspraak met de verschillende betrokken lokale besturen de toekomst van het cruisetoeisme te bespreken. Uit het onderzoek blijkt immers ook dat elke haven anders is, en dus een eigen specifieke aanpak verdient. Er is bereidheid om allemaal naar eenzelfde doel te werken. Cruisetoerisme zorgt immers voor economische omzet, maar die moet afgewogen worden ten opzichte van de potentiële nadelen voor de bewoners, de ondernemers en de plek.

Minister Zuhair Demir vraagt zich daarbij af of men vanuit Vlaanderen ook niet moet mikken op nog een ander segment, dat van het congestoerisme, omdat die toeristen meer uitgeven dan bijvoorbeeld cruisetoeristen.

Het spreekt voor zich dat men het cruisetoerisme moet herschrijven en dat niet alle lokale besturen staan te popelen. De minister wil zich nog niet uitspreken welke maatregelen er moeten worden genomen, om met alle stakeholders te kunnen komen tot een gedragen pakket maatregelen en beleidsaanbevelingen voor de toekomst van het cruisetoerisme. Daarom moet het Agentschap Toerisme Vlaanderen met die stakeholders en met die lokale besturen aan tafel gaan zitten om tot een gedragen pakket maatregelen te komen en de toekomst van het cruisetoerisme te herschrijven.

Het is alvast goed om een analyse en een onderbouwde studie te hebben om effectieve maatregelen te kunnen nemen.

2. Vragen van de commissieleden

2.1. Tussenkomen van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer leidt uit het onderzoek naar het cruisetoerisme in Vlaanderen vooral af dat het cruisetoerisme veel minder interessant is dan altijd werd aangenomen of verdedigd door de grote voorstanders ervan. Een jaarlijkse inkomst van 25 miljoen euro uit cruisetoerisme op een totaal van 5 miljard euro inkomsten voor de hele sector, is slecht een kwart van een procent. Hij ziet heel weinig baten tegenover enorm hoge kosten, vooral op het vlak van het milieu. Er is weinig winst en veel vervuiling. De impact voor de aanlegsteden is gigantisch: cruiseschepen stoten enorm veel CO₂, zwaveldioxide, fijnstof en stikstof uit. In Antwerpen lijdt de gezondheid van de inwoners daaronder.

Uit het onderzoek komt ook naar voren dat de Antwerpenaren geen vragende partij zijn voor cruiseschepen die tot in de binnenstad varen. De schepen komen niet enkel tot in de historische binnenstad, waar ook veel mensen wonen, maar ook in de lage-emissiezone, met heel strenge uitstootregels, waar de spreker overigens helemaal achter staat. De uitstoot van cruiseschepen vergelijken met de uitstoot van wagens is moeilijk. In het onderzoeksrapport wordt de CO₂-uitstoot per kilometer per persoon van autobezitters en cruisetoeristen vergeleken. Voor een wagen is dat 113 gram per km per persoon, voor een cruiseschip is dat – afhankelijk van het schip – 312 tot 390 gram, dus drie keer zoveel. Het is daardoor onverdedigbaar dat Antwerpenaren en bezoekers de stad niet meer kunnen binnenrijden met een vervuilende wagen. Er is op zich wel begrip voor de keuze van lage-emissiezones, waarbij mensen grote investeringen moeten doen om een nieuwe, minder vervuilende wagen te kopen of hun toegang tot de stad moeten afkopen indien zij zich geen minder vervuilende wagen kunnen aanschaffen. Maar het is wrang dat tegelijkertijd wel toeristen van dure cruiseschepen tot in het midden van de stad varen met drie keer meer uitstoot.

Orry Van de Wauwer citeert de minister, die zegt dat het cruisetoerisme niet zorgt voor de grootste inkomsten, maar wel voor veel vervuiling, en dat het cruisetoerisme zal moeten dalen. Daarvoor zijn beleidsacties nodig en hij vraagt de minister of zij plannen heeft voor een heel concreet actieplan. Toerisme Vlaanderen gaf aan dat het daar zelf wel intenties toe heeft, maar dat het daarvoor wel de opdracht moet krijgen van de minister. Als dat actieplan al concreet is, is het dan een optie om een verbod te maken binnen de verschillende segmenten die er zijn? Men kan bijvoorbeeld enkel nog de riviercruises toelaten in de binnenstad, maar niet langer de grote zeecruiseschepen die vaak nog meer uitstoten en iets ouder zijn. De spreker is ook benieuwd naar de kijk van minister Zuhair Demir op de specifieke situatie in Antwerpen, waarbij de cruiseschepen tot in de binnenstad en binnen de lage-emissiezone kunnen varen.

De spreker heeft ook vragen bij de samenwerking met de verschillende lokale besturen en het gedragen pakket maatregelen. Wat zou daar minstens deel van moeten uitmaken? Er kwamen verschillende aanbevelingen, maar wat is essentieel? Hij focust specifiek op de segmenten, omdat daarin bij de toelichting enkel over Antwerpen werd gesproken. Er werden voor geen enkele stad concrete aanbevelingen gedaan, maar tijdens de toelichting bij die segmenten werd er letterlijk gezegd: "Antwerpen zet binnen zijn toerismebeleid specifiek in op cruisetoeisme. Deze aanbevelingen zijn vooral voor hen specifiek. Maak keuze voor segmenten." Dat kunnen bijvoorbeeld zeecruiseschepen zijn met een recenter bouwjaar, modernere schepen die minder uitstoten, schepen met een beperkte grootte, het meer luxueuze segment met mensen die meer besteden of – qua passagiersprofielen – iets kleinere groepen die vaker musea bezoeken. Plant de minister om dat specifiek mee te nemen naar Antwerpen of heeft ze daarover al gesproken met Antwerps schepen Koen Kennis?

2.2. Tussenkoms van Kristof Slagmulder

Kristof Slagmulder wijst erop dat er de voorbije weken heel wat krantenartikelen over het cruisetoeisme in Vlaanderen verschenen en dat iedereen de cijfers op een andere manier interpreteert.

Enerzijds is er het ecologische verhaal van de vervuiling. Het voelt ook een beetje wrang aan dat men in Antwerpen bijvoorbeeld een lage-emissiezone invoert, om de Vlaming om ecologische redenen nog wat verder uit te persen, terwijl cruiseschepen veel meer uitstoten. Op termijn komt daar volgens de spreker wel verbetering in omdat de cruiseschepen meer en meer zullen worden gedwongen om te vergroenen. Men mag ook niet elke toerist weren omdat die bij zijn of haar verplaatsing verantwoordelijk is voor een bepaalde CO₂-uitstoot.

Anderzijds is er het economische aspect waar men toch niet te licht mag overgaan. Heel wat lokale middenstanders zijn blij dat er toeristen naar Antwerpen en Brugge komen, ook cruisetoeisten. Uiteindelijk vormt die groep in Brugge bijvoorbeeld slechts 3 procent van het aantal toeristen, dus is het niet duidelijk of zij voor een bepaalde overlast zorgen. Er wordt ook geopperd dat cruisetoeisten te weinig uitgeven en dat de nadelen groter zijn dan de voordelen. Volgens het lid zou het beter zijn om een beleid te voeren en cruisetoeisten net meer te laten besteden en beter te verspreiden, in de plaats van ze naar een andere plek te verjagen. Men moet er vooral voor op letten dat de rederijen Vlaanderen niet helemaal links laten liggen.

Voor minder dan een op de drie cruise-passagiers was de uitstap in Vlaanderen van belang voor het boeken van de reis zelf. Men ziet Vlaanderen dus vooral als een leuke bijkomstigheid; het is dus met andere woorden veel minder goed bekend. Nochtans kunnen toeristen die tijdens hun cruise Brugge of Antwerpen hebben bezocht, nadien goede ambassadeurs zijn om Vlaanderen als toeristische bestemming te promoten, wat men ook niet mag onderschatten. Misschien komen die toeristen later nog terug naar Vlaanderen om de steden uitgebreider te bezoeken en bijgevolg meer geld uit te geven. Gaat de minister daarvoor nog extra initiatieven nemen?

Kristof Slagmulder vraagt zich ten slotte af in welke mate het cruisetoeisme invloed heeft op de lokale werkgelegenheid in de horeca of in de toeristische sector. Hij vraagt de minister daarover meer informatie.

2.3. Tussenkoms van Imade Annouri

Imade Annouri wijst op het belang van het kwantificeren: 'meten is weten'. De studie is goed onderbouwd en fungeert als kompas voor de beleidsmakers. Met cijfers kan men goochelen, maar hij onderstreept wat Orry Van de Wauwer heeft aangehaald: cruisetoeisme heeft een omzet van 20 à 25 miljoen euro op een schaal van 5 miljard euro omzet in toerisme. Elke euro is belangrijk, maar men

moet dat in perspectief zien. En dan moet men zich afvragen wat de overlast is, met de daaraan gekoppelde nadelen. Kristof Slagmulder had het over 3 procent, maar is dat wel de overlast? Met cijfers kan men natuurlijk alles zeggen. Als die 3 procent toeristen in één groep in de stad aankomt en bepaalde plekken bezoekt, heeft dat een heel ander effect dan wanneer men die 3 procent bezoekers spreidt over een heel weekend en over een heel jaar. Het gaat bij cruisetoeerisme over de manier van toerisme.

Er is samengewerkt met de steden en gemeenten, in verband met de analyse is er overleg geweest, en men gaat samenwerken voor de aanbevelingen. Er is ook bereidheid tot hetzelfde doel. Maar de minister heeft ook aangehaald dat er een paar steden zijn die daar anders naar kijken. De schepen van de stad Antwerpen heeft gecommuniceerd dat niemand een traan heeft gelaten om het cruisetoeerisme. Maar mensen kunnen zich natuurlijk wel vragen stellen, niet in het minst over de vervuiling. Minister Zuhal Demir heeft de verdediging van het rapport opgenomen, maar hij wil weten wat de volgende stappen zijn. Wat als bepaalde steden en gemeenten zich niet willen inschrijven in de aanbevelingen? Wat is het plan van aanpak en tegen wanneer mogen de resultaten verwacht worden?

Noorwegen heeft een beleid ontwikkeld waarbij het tegen 2026 voor een heel duidelijke 'cut' gaat. Vlaanderen heeft anno 2023 een rapport dat heel duidelijk is, maar heeft nu een plan van aanpak nodig. Welke rol zullen steden daarin spelen en op welke manier zal dat zich verhouden tot het plan dat gemaakt wordt? Er is behoefte aan een soort geraamte, zoniet zal het vaag blijven en gaat het over aanbevelingen, analyses, bereidheid en verder overleg. Toerisme Vlaanderen is vragende partij voor een concreet actieplan.

2.4. Tussenkoms van Cathy Coudyser

Cathy Coudyser omschrijft het rapport als een werk van lange adem met heel veel betrokken partners en stakeholders, met als belangrijkste enerzijds de havens en anderzijds de steden, met Brugge, Zeebrugge, Antwerpen en Gent. Zij vindt het goed dat het rapport er is: het objectificeert een aantal gegevens. De cijfers over het aantal boten die aanmeren zijn beschikbaar, het aantal passagiers, wat ze spenderen in de verschillende steden, opgedeeld per segment. De conclusie is voor haar dat het evenwicht bewaard moet worden. Uiteraard mag het economisch belang van het cruisetoeerisme niet zomaar genegeerd worden, maar anderzijds is er natuurlijk ook een heel grote ecologische impact. Ook bij de bewoners leeft soms de perceptie dat het allemaal een beetje te veel wordt en dat er een overdruk is. Men moet ook rekening houden met de draagkracht van een stad of gemeente.

Het feit dat het rapport er is en dat de media erover hebben gecommuniceerd, heeft er op zich al voor gezorgd dat er onmiddellijk een debat op gang is gekomen, wat een van de belangrijkste doelstellingen van het rapport is. Nu moet het debat worden voortgezet en Toerisme Vlaanderen wil daarin een stuk faciliteren. De verschillende steden en gemeenten hebben natuurlijk elk hun autonomie bij de manier waarop ze hun toeristische beleid uittekenen. Ze moeten die autonomie behouden, maar ook een leidraad meekrijgen: het verhaal van 'Reizen naar Morgen'. Het is een verhaal van duurzaam en ecologisch reizen dat rekening houdt met de draagkracht van de lokale bevolking. Er ligt een belangrijke taak weggelegd voor Toerisme Vlaanderen om verder in debat te gaan met steden als Brugge, Antwerpen en Gent, maar ook met de havens. In dat laatste zit volgens Cathy Coudyser nog een moeilijkheid, omdat de belangen van de havens ook niet altijd stroken met de belangen van een stad die een bepaald toeristisch beleid uittekent.

Toerisme Vlaanderen sprak ook van een actieplan. De minister wil zich daar nog niet over uitspreken, maar wil wel in overleg gaan om daarna te komen tot een gedragen visie. Cathy Coudyser blijft daar een beetje op haar honger zitten, omdat er al de visie van 'Reizen naar Morgen' is.

De voornaamste verdienste van het onderzoek is evenwel dat het debat op gang is gebracht en dat elke stad nadenkt over hoe het cruisetoeisme in te passen in het totaalbeleid. Anderzijds roept de spreker op dat Toerisme Vlaanderen blijft meten, door contacten te houden met havens, rederijen en steden. Een tweejaarlijkse rapportage zou goed zijn. Bovendien blijkt uit dit onderzoek dat er een aantal zaken zijn die niet onderzocht werden, maar die wel relevant zouden kunnen zijn. Zo kan dat een leidraad zijn om het beleid op te enten.

2.5. Tussenkost van Maarten De Veuster

Maarten De Veuster kan zich helemaal vinden in de algemene tevredenheid over de analyse en het rapport. Hij vindt het een goed dossier waaruit heel duidelijk blijkt dat de uitstoot naar beneden moet – waarbij de minister al verwees naar de walstroomverplichting. Anderzijds benadrukt hij om naar de aanbevelingen van het rapport te kijken. Gezien zijn ervaring in de sector, wijst hij op het volgende: er is een tendens binnen het cruisetoeisme waarin het schip belangrijk is. Het gaat om een storend massagebeuren, waarbij het de passagiers bij wijze van spreken amper interesseert waar ze aanmeren. Dat is geen verrijking voor een stad. Maar daarnaast is er een heel ander segment cruisetoeisten voor wie niet het schip, maar de bestemming belangrijk is. Dat zijn vaak kleinere boten, met geïnteresseerde mensen, mensen die ook veel meer spenderen ter plaatse en ook oprecht geïnteresseerd zijn in de lokale cultuur en het lokale culinaire gebeuren. Hij pleit dan ook voor die nuance, wat ook duidelijk wordt omschreven in de aanbevelingen. Gooi ook hier het kind niet met het badwater weg: het segment van de riviercruises is een van de sterkst groeiende segmenten binnen het toerisme. Die toeristen spenderen wel ter plaatse, ze doen dat proper, verbinden elkaar en vaak binnen een leeftijdscategorie die dat aankan. Het leuke aan een cruise is en blijft dat het hotel van de toerist meevaart en in vele gevallen is dat echt tot in het centrum van een stad. Als dat toerisme properder en zuiverder kan en als de toeristen centen willen uitgeven ter plaatse, waarom niet?

3. Antwoorden van minister Zuhal Demir

Minister *Zuhal Demir* merkt eensgezindheid over de doelstelling, ook over de doelstelling van het onderzoek van Toerisme Vlaanderen. Ze wil vooral de meerwaarde-toerist naar Vlaanderen lokken, en op propere boten. Voor haar is het logisch dat er na een onderzoek een actieplan volgt.

Twee weken geleden werd aan Toerisme Vlaanderen gevraagd om via een traject met alle betrokkenen – niet alleen voor de stad Antwerpen, maar voor heel Vlaanderen – te komen tot een pakket van beleidsmaatregelen. De steden, havens, rederijen en tourorganisatoren zijn betrokken. De minister mikt op het najaar om daarmee te landen en in de commissie van gedachten te wisselen. De bedoeling zou zijn om dat nog in deze legislatuur rond te krijgen. De hefbomen zullen natuurlijk bij haar andere bevoegdheid zitten, met name Omgeving, en bij minister Lydia Peeters voor de havens. De toerist die met een propere boot naar Vlaanderen komt, is welkom. In Noorwegen is de uitfasering bezig en in andere havens in het buitenland wordt die discussie gevoerd; Vlaanderen moet vermijden dat het als regio met die 'vuile boten' blijft zitten. Zeker met de lage-emissiezone is het belangrijk om iedereen gelijk voor de wet te stellen. In het najaar komen de resultaten van het actieplan. Antwerpen is voor de minister het meest zichtbare voorbeeld, omdat de schepen daar in het historisch centrum van de stad aanmeren. Dat is een groot verschil met Brugge, waar er veel meer schepen aanmeren, maar dan buiten het centrum. Minister Zuhal Demir grijpt de vergelijking aan om te beklemtonen dat elke haven uniek is, vandaar het belang om de havens te betrekken om te komen tot een globale visie voor heel Vlaanderen. Ze gaat ervan uit dat iedereen zich inschrijft in die maatregelen.

Tijdens het overleg met de stad Antwerpen kwam bijvoorbeeld ook naar voren dat de keuze voor bepaalde segmenten een goede manier is om de toekomst van cruisetoeerisme in die stad mee te bepalen. Met Toerisme Vlaanderen wordt ook thematisch gewerkt, rond kunst, eten, erfgoed, gastronomie, natuur enzovoort. De minister weet dat een groot deel komt eten en drinken en verwijst naar de befaamde chocolade en wafels. Ze vraagt zich wel luidop af of het efficiënt is om te mikken op een groei van het aantal cruisetoeeristen, omdat het maar een zeer klein onderdeel is van het aantal toeristen in Vlaanderen. Puur procentueel is het efficiënter om in te zetten op andere doelgroepen, zoals de meerwaardetoeeristen die enkele dagen hier verblijven, of de congrestoneeristen. In dat segment zit volgens de spreker veel meer potentieel.

Toerisme Vlaanderen zal ook jaarlijks enkele kerncijfers blijven monitoren. Een diepgaander vervolgonderzoek zal eventueel vijfjaarlijks herhaald worden, in lijn met de timing voor het kunststedenonderzoek. De minister herhaalt de timing: de opdracht is twee weken geleden gegeven, een breed traject dat tegen het najaar een actieplan oplevert dat de globale visie voor heel Vlaanderen zal ontwikkelen.

Orry Van de Wauwer drukt in een slotbemerking zijn hoop uit dat Vlaanderen niet in het tempo van de traagste zal vooruitgaan en dat minister Zuhal Demir er alles aan zal doen om ook de moeilijkste stadsbesturen en steden mee te krijgen. Als men naar Vlaams beleid gaat, kan het niet afgezwakt worden vanuit bepaalde steden.

Cathy COUDYSER,
voorzitter

Kristof SLAGMULDER
Orry VAN DE WAUWER,
verslaggevers