

Vlaanderen
is toerisme

Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruisetoerisme in Vlaanderen

VOLLEDIG RAPPORT 2023

TOERISMEVLAANDEREN

Inhoud

1 INTRODUCTIE 5

1.1 Doel van de studie 5

1.2 Afbakening van de studie 5

1.3 Definities 5

1.3.1 Haven 5
1.3.2 Cruisetoerisme 6
1.3.3 Cruiseschip 6

1.4 Informatiebronnen 6

1.4.1 Eigenschappen van cruiseschepen, rederijen, havens, passagiers en bemanningsleden 6
1.4.2 Economische impact 7
1.4.3 Ecologische impact 7
1.4.4 Sociale impact 7

2 EIGENSCHAPPEN VAN CRUISEPORTS IN VLAANDEREN 8

2.1 Antwerpen 8

2.1.1 Ligging en afstand tot centrum 9
2.1.2 Capaciteit 12
2.1.3 Faciliteiten 12
2.1.4 Plannen en investeringen 13

2.2 Brussel 13

2.2.1 Ligging en afstand tot centrum 13
2.2.2 Capaciteit en faciliteiten 15
2.2.3 Plannen en investeringen 15

2.3 Gent 15

2.3.1 Ligging en afstand tot centrum 15
2.3.2 Capaciteit en faciliteiten 16
2.3.3 Plannen en investeringen 16

2.4 Oostende 16

2.4.1 Ligging en afstand tot centrum 16
2.4.2 Capaciteit en faciliteiten 17

2.5 Zeebrugge 17

2.5.1 Ligging en afstand tot centrum 17
2.5.2 Capaciteit 17
2.5.3 Faciliteiten 17
2.5.4 Plannen en investeringen 18

3 EIGENSCHAPPEN VAN CRUISES IN VLAANDEREN 19

3.1 Aanlopen 19

3.1.1 Totaal aantal aanlopen 19
3.1.2 Aantal aanlopen per type cruise 20
3.1.3 Aantal aanlopen per jaar per haven 21
3.1.4 Aantal aanlopen van zeecruises 23
3.1.5 Aantal aanlopen van riviercruises 25

3.2 Ligdagen 2005-2019 28

3.2.1 Totaal aantal ligdagen 28
3.2.2 Aantal ligdagen per type cruise 28
3.2.3 Aantal ligdagen per haven 30
3.2.4 Aantal ligdagen van zeecruises 33
3.2.5 Aantal ligdagen van riviercruises 35

3.3 Aankomsten van cruisepassagiers 37

3.3.1 Totaal aantal passagiers 37
3.3.2 Aantal passagiers per type cruiseschip 37
3.3.3 Aantal passagiers per haven 40
3.3.4 Vergelijking met andere vormen van toerisme 43
3.3.5 Aantal passagiers van zeecruises 43
3.3.6 Aantal passagiers van riviercruises 45

3.4 2019 in detail 47

3.4.1 Seizoenaliteit 47
3.4.2 Passagiers 50
3.4.3 Rederijen en operatoren 56
3.4.4 Specificaties van de cruiseschepen 69
3.4.5 Segmentatie van rederijen 80

3.5 Benchmark met vergelijkbare bestemmingen 98

3.5.1 Aanlopen en passagiers van zeecruiseschepen 98
3.5.2 Aanlopen en passagiers van riviercruises 99

3.6 Cruisereizen en excursies in Vlaanderen 101

3.6.1 Cruiseprogramma's van zeecruiserederijen 101
3.6.2 Cruiseprogramma's van riviercruiserederijen 106

4 PROFIEL VAN CRUISEPASSAGIERS 111

4.1 Herkomst 111

4.2 Leeftijd 112

4.3 Reisgezelschap 112

4.4 Reisprofiel 113

5 SOCIALE IMPACT VAN CRUISETOERISME IN VLAANDEREN 114

5.1 Impact op bewoners van plaatsen waar cruiseschepen aanmeren 114

5.1.1 Wens voor het ontvangen van meer of minder cruisetoeristen 115
5.1.2 Perceptie van drukte door cruisetoeristen 116
5.1.3 Perceptie van invloed van cruisetoeristen op de reputatie van de stad 117
5.1.4 Perceptie van bijdrage van cruisetoeristen tot economie 118
5.1.5 Perceptie van oorzaak van verkeersoverlast door cruisetoerisme 119
5.1.6 Perceptie van ecologische impact van cruiseschepen op de stad 120
5.1.7 Cruiseschepen aan de Antwerpse Scheldekaaien 120
5.1.8 Kennis van inwoners over cruisetoerisme in hun stad 121
5.1.9 Opmerkingen over cruisetoerisme gegeven door respondenten 122

5.2 Perceptie van cruisetoeristen op de bestemming 129

5.2.1 Bezochte bestemmingen 129
5.2.2 Aandeel dat van boord gaat en tijd aan wal 130
5.2.3 Type en reservatie excursie 131
5.2.4 Belang uitstap voor het boeken van een cruise 131
5.2.5 Activiteiten tijdens de uitstap 132

5.2.6 Waardering bezochte bestemming 133
5.2.7 Perceptie van de bestemming 134

6 ECONOMISCHE IMPACT VAN CRUISETOERISME IN VLAANDEREN 136

6.1 Uitgaven van rederijen in havens 136

6.1.1 Uitgaven van zeecruiserederijen 136
6.1.2 Uitgaven van riviercruiserederijen 140

6.2 Directe uitgaven van cruisepassagiers in de bestemming 142

6.2.1 Gemiddelde directe uitgaven zeecruisepassagiers 2022 143
6.2.2 Gemiddelde directe uitgaven riviercruisecruisepassagiers 2022 143
6.2.3 Gemiddelde directe uitgaven cruisepassagiers tegenover dag- en verblijfstoeristen 144
6.2.4 Toelichting berekening excursiepakketten 145

6.3 Uitgaven van bemanningsledenleden in de bestemming 146

6.3.1 Gemiddelde uitgave van bemanningsleden 146

6.4 Totale uitgaven in het kader van cruisetoerisme in 2019 147

6.4.1 Gemiddelde uitgave cruisepassagiers in 2019 147
6.4.2 Totaal van uitgaven per haven 148

7 ECOLOGISCHE IMPACT VAN CRUISETOERISME IN VLAANDEREN 151

7.1 Uitstoot naar de lucht door zeecruiseschepen in havens 151

7.1.1 Inleiding 151
7.1.2 Uitstoot naar de lucht door zeecruiseschepen in havens in Vlaanderen 152
7.1.3 Uitstoot naar de lucht door riviercruiseschepen in havens 163
7.1.4 Uitstoot naar de lucht door cruiseschepen in havens 167

7.2 Afvalafgifte door cruiseschepen in Vlaanderen in 2019 168

7.2.1 Inleiding 168
7.2.2 Afvalafgifte door zeecruiseschepen in Vlaanderen 169
7.2.3 Afvalafgifte door riviercruiseschepen in Vlaanderen 169

8 CONCLUSIES 171

8.1 Kenmerken van schepen en rederijen 171

8.2 Kenmerken van cruisepassagiers 172

8.3 De sociale, economische en ecologische impact van cruisetoerisme in Vlaanderen 172

8.3.1 Sociale impact 172
8.3.2 Economische impact 173
8.3.3 Ecologische impact 173

9 DISCUSSIE 175

9.1 Beperkingen van het onderzoek en aanbevelingen tot vervolgonderzoek 175

9.2 Discussie over de resultaten 175

10 AANBEVELINGEN 177

11 BRONNEN 179

1 Introductie

Vlaanderen verwelkomt jaarlijks heel wat zee- en riviercruiseschepen. Elke haven en bestemming ontvangt bovendien een eigen vorm hiervan, enkel zee- of riviercruises of een combinatie, afhankelijk van hun ligging. De beleidsnota voor toerisme 2019-2024 beschrijft de intentie de meerwaarde van zee- en riviercruises te onderzoeken. Daarom zette Toerisme Vlaanderen vanaf 2020 een studie op die de eigenschappen en de impact van beide cruisevormen in detail bestudeert, in samenwerking met de steden en havenautoriteiten van Antwerpen, Brugge/Zeebrugge, Brussel, Gent en Oostende en andere partners.

1.1 Doel van de studie

Door deze studie wil Toerisme Vlaanderen meer inzicht verkrijgen 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 cruisetoeristen die Vlaanderen bezoeken. Meer specifiek is er nood aan kennis over:

- De kenmerken van cruisetoerisme in Vlaanderen met een beschrijving van de belangrijkste componenten: schepen, rederijen, passagiers en havens.
- De economische impact die wordt gegenereerd door de uitgaven van cruisetoeristen, bemanningsleden en rederijen in deze bestemmingen.
- De ecologische impact die wordt gegenereerd door zee- en riviercruiseschepen.
- De sociale impact van cruisetoeristen op de bestemmingen die zij bezoeken.

Deze studie moet voldoende kennis over de impact van cruises genereren die Toerisme Vlaanderen kan aanwenden om gericht advies te geven over de verdere evolutie in cruisetoerisme en om voorwaarden voor duurzame ontwikkeling te detecteren.

1.2 Afbakening van de studie

Dit onderzoek analyseert de eigenschappen en impact van alle meerdaagse, internationale zee- en riviercruises die tussen 2005 en 2022 minstens één van volgende havens bezochten: Antwerpen, Zeebrugge (met bestemming Brugge), Gent, Oostende en Brussel. De diepgaande analyse van 2019 neemt dus enkel de rederijen en operatoren onder de loep van schepen die Vlaanderen of Brussel effectief bezochten. De rederijen en operatoren verantwoordelijk voor de organisatie van de cruises bieden excursies aan in een van bovenstaande of andere Vlaamse bestemmingen (zoals Damme, Leuven, Ieper…). De cruisereizen worden uitgevoerd door zeecruiseschepen, riviercruiseschepen of motorpassagiersschepen.

Vallen buiten de scope van dit onderzoek: rondvaarten, dagtochten, evenementenschepen, pleziervaart, regulier watertransport (veerboten en waterbussen), cargocruises, ferry's en overwinteringen van cruiseschepen.

Naast cijfers over langere termijn worden de zee- en riviercruises van 2019 telkens meer in de diepte onderzocht. 2019 dient in deze studie eveneens deels als referentiejaar voor de economische en ecologische impact van cruisetoerisme. Wegens de invloed van Covid-19 is het niet mogelijk de cruises uit 2020 als referentie te gebruiken.

1.3 Definities

Volgende definities worden gebruikt voor de afbakening van de studie.

1.3.1 Haven

Een uit land en water bestaand gebied met infrastructuur en uitrusting die dient voor de ontvangst van vaartuigen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van die goederen, en het in- en ontschepen van passagiers, bemanning en andere personen, en alle andere voor vervoersbedrijven in de haven noodzakelijke infrastructuur (Verordening (EU) 2017/1084).

1.3.2 Cruisetoerisme

Voor de term 'cruisetoerisme' zijn tal van definities te vinden, waarbij verschillende auteurs vaak de nadruk leggen op allerhande aspecten. Dit onderzoek maakt gebruik van de werkdefinitie zoals toegepast in het onderzoek naar de ontwikkeling van cruisetoerisme in de Donau regio: Cruisetoerisme is een reis per cruiseschip met een op voorhand vastgelegde route met haltes in daarvoor aangeduide plaatsen (aanloophavens), met een duur van minstens 48u, met all-inclusive diensten aan boord en andere toeristische dienstverleningen aan wal (Interreg. Danube Transnational Programme , 2019).

1.3.3 Cruiseschip

Een cruiseschip is een passagiersschip dat uitgerust is met kajuiten, ten minste één eetgelegenheid, etc. voor ten minste 12 passagiers en gebruikt wordt voor cruisereizen (Interreg. Danube Transnational Programme, 2019).

Deze definitie geldt voor:

- **Zeecruiseschepen**: schepen niet zijnde schepen die uitsluitend of hoofdzakelijk varen op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren, opgebouwd met het uitvoeren van cruisereizen als doel.
- **Riviercruiseschepen (binnenvaart)**: schepen die uitsluitend of hoofdzakelijk varen op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren (Verordening (EU) 2017/1084) opgebouwd met het uitvoeren van cruisereizen als doel.
- **Motorpassagiersschepen (binnenvaart)**: vrachtschepen omgebouwd tot passagiersschepen met het uitvoeren van cruisereizen als doel, met beperkte capaciteit, vaak ingezet door particulieren. Deze schepen zijn veelal van het type 'kempenaar', voorzien op de geringe afmetingen en diepgang van sluizen en kanalen. Dit type schip wordt in de rest van de studie gerekend tot de categorie riviercruiseschepen.

1.4 Informatiebronnen

Voor deze studie werden tal van informatiebronnen geselecteerd en verschillende methoden toegepast. Deze worden per onderdeel toegelicht.

1.4.1 Eigenschappen van cruiseschepen, rederijen, havens, passagiers en bemanningsleden

Deskresearch

- Data van de partners in het netwerk (havenautoriteiten, stedelijke diensten, agentschappen en departementen van de Vlaamse overheid, etc.)
- Data van macro-regionale instanties (Europese Commissie, Centrale Commissie voor de Rijnvaart, etc.)
- Data van internationale publieke en private organisaties (UNWTO, IMO, CLIA, etc.)
- Data van vergelijkbare bestemmingen (havenautoriteiten en stedelijke diensten)
- Wetenschappelijke publicaties over eigenschappen en impact van zee- en riviercruises
- Scheepsinformatie en ratings opgesteld door Berlitz Corporations
- Gegevens van private aanbieders van zee- en riviercruises (websites van rederijen)
- Online gegevens over eigenschappen en activiteiten van schepen (Cruisemapper, Marinevesseltraffic)

Enquêtes

Bevraging van cruisepassagiers die in 2022 via de havens van Antwerpen, Gent of Zeebrugge een Vlaamse bestemming bezochten.

1.4.2 Economische impact

Deskresearch

- Data van partners in het netwerk (havenautoriteiten, havenagenten, stedelijke diensten, etc.)
- Wetenschappelijke publicaties over meten van economische impact van zee- en riviercruises.

Enquêtes

- Bevraging van cruisepassagiers die in 2022 via de havens van Antwerpen, Gent of Zeebrugge een Vlaamse bestemming bezochten.

1.4.3 Ecologische impact

Deskresearch

- Wetenschappelijke publicaties over meten van ecologische impact van zee- en riviercruises.
- Data van partners in het netwerk (Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en havenautoriteiten

1.4.4 Sociale impact

Deskresearch

Wetenschappelijke publicaties over sociale impact van cruisetoerisme

Enquêtes:

- Bevraging van cruisepassagiers die in 2022 via de havens van Antwerpen, Gent of Zeebrugge een Vlaamse bestemming bezochten
- Het bewonersonderzoek in de Vlaamse kunststeden van Toerisme Vlaanderen 2021

2 Eigenschappen van cruiseports in Vlaanderen

Cruiseschepen kunnen op tal van plaatsen terecht in onze contreien. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de kenmerken van de havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge.

Zoals te zien in Figuur 1 is Gent bereikbaar via het Kanaal Gent-Terneuzen, Antwerpen via de Beneden-Zeeschelde, Brussel via het Zeekanaal en Oostende en Zeebrugge via de Noordzee. Cruises van Gent naar Antwerpen en omgekeerd verlopen grotendeels via het Kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde. Een aantal van de kleinere motorpassagiersschepen kunnen binnendoor varen langs de smallere waterwegen.



Figuur 1: Overzichtskaart bevaarbare waterwegen in Vlaanderen (Bron: De Vlaamse Waterweg nv)

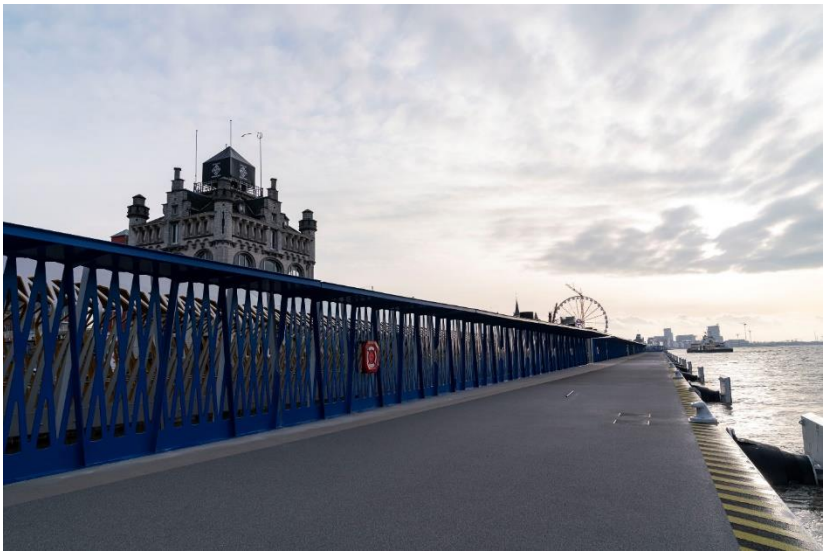
2.1 Antwerpen

Antwerpen ontvangt zowel zee- als riviercruises. Deze meren aan in het stedelijk havengebied van de stad. De typische havenactiviteiten van op- en overslag van goederen zijn hier verdwenen. Het watertoerisme krijgt in dit gebied prioriteit. Voor Antwerpen is dit het gebied dat omschreven wordt in het politiereglement voor het stadshavengebied zoals goedgekeurd door de gemeenteraad van de stad Antwerpen.

De stad Antwerpen heeft een visie voor watertoerisme die doorgezet werd in het stadshavenplan 2020-2030. De stad beschikt hiervoor over een eigen nautische dienst, de Stadshaven, die instaat voor het beheer van de watervlakken, de kaaien, de ligplaatsen, de dienstverlening voor de scheepvaart, het verlenen van (werk)vergunningen en het uitvoeren van diverse projecten die de visie op het gebied mee vorm moeten geven.

De Stadshaven zal in de zeer nabije toekomst, bij overdracht van de bevoegdheden vanuit Vlaanderen, ook de ligplaatsen beheren langsheen de Scheldekaaien zone stad inclusief de Cruiseterminal Antwerpen. Het organiseren van een stedelijke haven sluit aan bij de diensten van Visit Antwerpen om de cruisemarketing uit te voeren voor Antwerpen.

Naast de stadshaven van Antwerpen is er de zeehaven van Antwerpen die enkel instaat voor de organisatie van de op- en afvaart van zeecruiseschepen. Deze fusioneerde op 22 april 2022 met de haven Zeebrugge tot Port of Antwerp Bruges. De zeehaven van Antwerpen werd aandeelhouder voor 80%.



Figuur 2: Aanlegsteiger cruiseponton (Bron: Tom Cornille, 2020)

2.1.1 Ligging en afstand tot centrum

Voor zee- en riviercruises zijn er aparte aanlegplaatsen voorzien. In 2021 opende een nieuwe cruiseterminal aan de Scheldekaaien (zie Figuur 4 bij 1) waar zowel zee- als riviercruises kunnen aanmeren aan een cruiseponton.

- Zeecruiseschepen tot maximaal 265 meter lengte over alles maken gebruik van een aanlegsteiger van 360m die aansluit op een terminalgebouw in het Steen. Tot de oplevering van de nieuwe cruiseterminal in 2021 werden de schepen ontvangen aan de oude faciliteiten aan de Ernest Van Dijckkaai, kaai 20/21. Zeecruises zijn prioritair op het cruiseponton. Er wordt enkel gemeerd op het cruiseponton, wegens nautische parameters en ISPS[1]-regeling, waardoor er in principe maar één schip tegelijk in Antwerpen ontvangen zal worden.
- Deze aanlegplaats bevindt zich vlak naast het Steenplein in het historische centrum van de stad. De kathedraal ligt op 400m wandelafstand van de terminal. Dat maakt een transfer tot in de bestemming overbodig.

[1] International Ship & Port facility Security

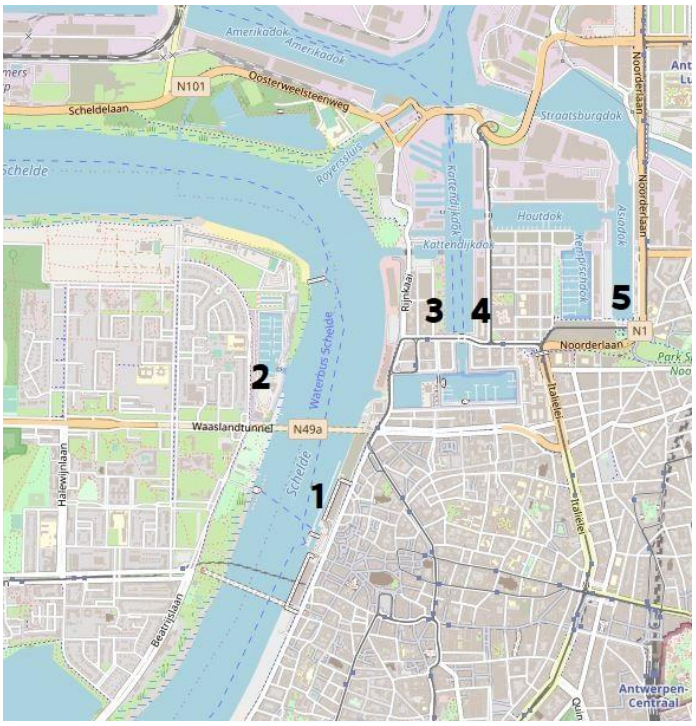


Figuur 3: Toegangsbrug cruiseterminal Antwerpen (Bron: Tom Cornille, 2020)

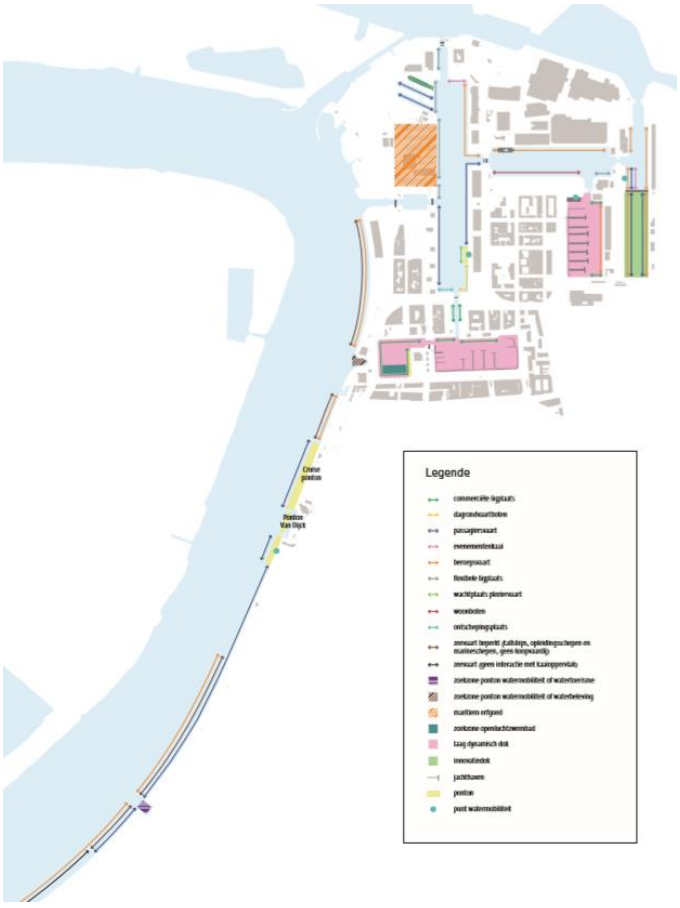
Voor riviercruiseschepen zijn er volgende plaatsen voorzien in de stad, volgens het Stadshavenplan 2020-2030:

- Aan de oude cruiseterminal aan de Scheldekaaien kaai 18/19 (zie Figuur 4 nummer 2 en Figuur 5)
- Aan de aanlegsteiger (cruiseponton) ter hoogte van het Steen, indien er geen zeecruiseschip gepland is.
- In de historische dokken van de Stadshaven in het noorden van de stad. Deze niet-getij gebonden dokken liggen in de buurt van onder andere het Museum Aan de Stroom (MAS) en het Red Star Line Museum. Schepen kunnen terecht in:
    - → Het Kattendijkdok, zowel aan de westelijke (zie Figuur 4 nummer 3) als oostelijke kaai (zie Figuur 4 nummer 4) op ongeveer 1,7 kilometer stappen van de kathedraal. Het dok bevindt zich binnen het gebied van het Eilandje.
    - → Het Asiadok (zie Figuur 4 nummer 5) als uitwijkplaats of alternatief in het belang van capaciteit of wanneer de werken van de Oosterweelverbinding (kanaaltunnel) starten.

Door de renovatie van de kaaien zijn er nog tijdelijke ligplaatsen toegekend. In de toekomst, na renovatie en ontwikkeling van de kaaien, zal er bijkomstig maximaal ingezet kunnen worden op cruisetoerisme langs de Scheldekaaien.



Figuur 4: Situering van aanlegplaatsen voor cruiseschepen in Antwerpen ten opzichte van het centrum (kaart: OpenStreetMap)



Figuur 5: situering van aanlegplaatsen voor scheepvaart in Antwerpen (Bron: Stadshaven Antwerpen)

2.1.2 Capaciteit

Zeecruises worden enkel ontvangen aan de cruiseterminal die bestaat uit een vlottende steiger van 360m en een terminalgebouw dat geïntegreerd is in het historische Steen. In Antwerpen wordt maximaal wordt maximaal gemeerd op het cruiseponton, wat in principe wil zeggen één schip.

De capaciteit[2] voor de riviercruiseschepen bestaat uit:

- Scheldekaaien centraal deel: 6 ligplaatsen voor riviercruises tot 135 meter.
- Scheldekaaien Sint-Andries: 6 riviercruises van 135m, als tijdelijke ligplaats in afwachting van de renovatie en ontwikkeling van het centrale deel.
- Het nieuwe cruiseponton: 4 riviercruises van 135m. Deze ligplaatsen vervallen wanneer er een zeecruiseschip gemeerd is aangezien zeecruises prioritair zijn op het ponton.
- Kattendijkdok Oostkaai
  → 4 ligplaatsen voor riviercruises tot 135 meter
  → 2 ligplaatsen voor motorpassagierschepen tot 60 meter (voornamelijk voor fietscruises).
- Asiadok Westkaai vanaf 2024 als alternatief en om de capaciteit te verhogen
  → 4 plekken voor 135m riviercruises
  → 4 plekken voor 90m riviercruises

Vanaf 2024 wordt voor een langere periode de toegang tot het Kattendijkdok beperkt (LOA[3] 110m), omwille van het bouwen van een kanaaltunnel (Oosterweelverbinding). Om de impact voor riviercruises te beperken, kunnen tijdens die periode de riviercruises van 135m een alternatieve ligplaats innemen langs de Scheldekaaien die vrij toegankelijk zijn en in het Asiadok indien nodig. Deze ligplaatsen zijn opgenomen in het Stadshavenplan en zichtbaar op A-stad in de publieke kaarten.

2.1.3 Faciliteiten

In de nieuwe cruiseterminal zijn volgende faciliteiten[4] beschikbaar

- Onthaal- en informatiebalie in het bezoekerscentrum op de eerste verdieping van Het Steen.
- Loungeruimte met WIFI voorziening
- Sanitaire voorzieningen
- Screeningfaciliteiten (XR, bagagescanners, camera's)
- Wachtzone voor excursiebussen ter hoogte van de noordpoort van het Cruiseponton.
- Mogelijkheid tot toeleveringen en afvalbeheer via het ponton
- Een aanlegsteiger waar cruiseschepen getij onafhankelijk kunnen meren en gebruik kunnen maken van hun eigen loopbrug..
- Een vaste voorziening voor drinkwater via het ponton
- Immigratiefaciliteiten (in het paviljoen op het ponton)

Voor riviercruises zijn volgende faciliteiten aanwezig

- Walstroom: Kattendijkdok Westkaai (3 walstroomkasten met aansluiting van 400A-800A)
- Drinkwater leveringen via hydranten
- Proviandering
- Wachtplaatsen voor excursiebussen

[2] Stadshaven Antwerpen
[3] Length overall, lengte over alles
[4] https://visit.antwerpen.be/travel-trade-cruises-antwerpen-voor-reisprofessionals

- Nood- en winterligplaatsen ter ondersteuning van de cruiserederijen
- Zones om werkzaamheden uit te voeren, rekening houdend met de bewoning
- Ligplaatsen in functie van stil liggende evenementen

2.1.4 Plannen en investeringen

- Zoals hierboven vermeld, werd in 2021 de nieuwe cruiseterminal in gebruik genomen met plek voor vier riviercruiseschepen of (prioritair) één zeecruiseschip. De terminal bestaat uit een drijvende steiger om de werking van de getijden op te vangen, wat een sterke verbetering is voor schepen die langs de Scheldekaaien meren. De terminal wordt gebouwd om aan de veiligheidsvoorwaarden voor het ontvangen van zeeschepen (ISPS) te voldoen. Opdrachtgever van dit project is AG Vespa en de Vlaamse Waterweg voor een bedrag van 25 miljoen euro[5].
- De Scheldekaaien langs de rede van Antwerpen worden de komende jaren volledig gerenoveerd om enerzijds de burger terug aan het water te brengen maar anderzijds ook cruisepassagiers optimaal te ontvangen. Door de renovatie van de kaaimuren en de verontdieping in functie van de stabilisatie, zijn er voorafgaande afspraken nodig met de rederijen. Bovendien zal de aanleg van de Oosterweeltunnel de totaliteit van het Schelde vaarwater tijdelijk verkleinen waardoor een aantal beperkingen worden opgelegd aan schepen, zoals een windbeperking. Deze beperkingen worden verder uitgewerkt.
- Er loopt momenteel een Europese aanbesteding voor het bouwen en exploiteren van walstroomkasten in het stedelijk havengebied. Op dit moment is het nog te vroeg om een uitvoeringsdatum mee te geven. Wel staat vast dat het cruiseponton (4 aansluitingen voor riviercruises) prioritair is in dit project.

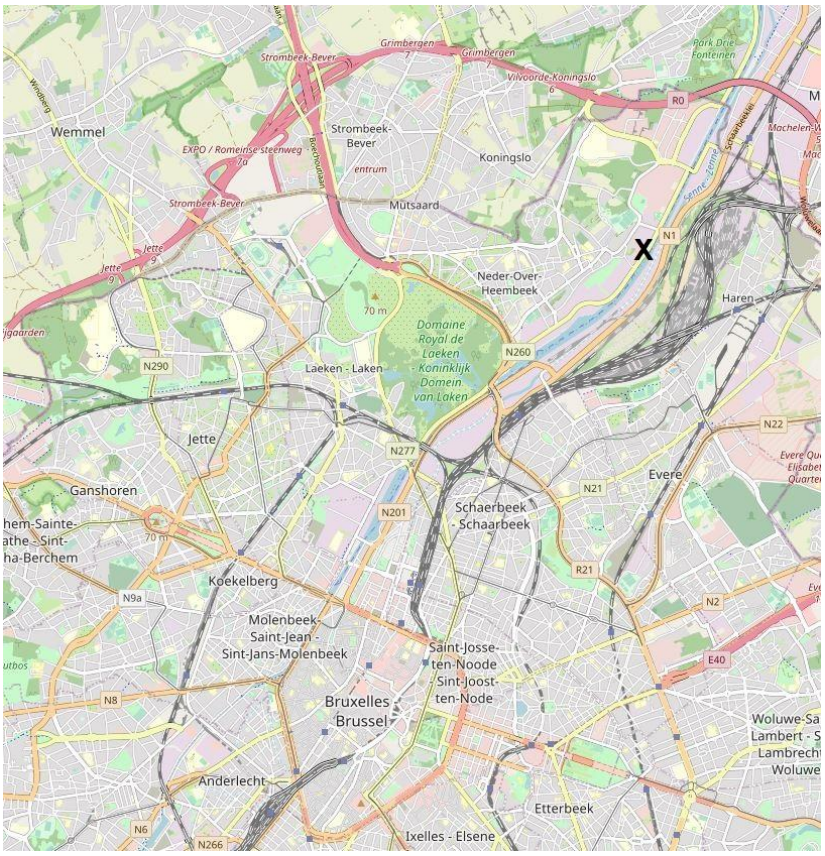
2.2 Brussel

2.2.1 Ligging en afstand tot centrum

Voor een bezoek aan Brussel meren riviercruiseschepen aan aan de Brussels Cruiseterminal ter hoogte van de Vilvoordsesteenweg 145[6], ten noorden van de stad (aangegeven met X op Figuur 6). Deze terminal ligt op ongeveer 8 kilometer rijden van de Grote Markt. De kade is 240 meter lang, waarvan 200 meter beschikbaar is voor riviercruiseschepen en 40 meter voor de schepen van Brussels By Water/La Fonderie en de Waterbus (de pendelboot tussen Brussel en Vilvoorde).

De haven van Brussel wordt ontsloten via het Zeekanaal Brussel-Schelde.

[5] https://artesgroup.be/referenties/cruiseterminal
[6] https://port.brussels/nl/scheepvaart/recreatie-en-pleziervaart/brussels-cruise-terminal



Figuur 6: Locatie Brussels Cruise Port (kaart : OpenStreetMap)



Figuur 7: Brussels Cruise Terminal (Bron : Port.Brussels)

2.2.2 Capaciteit en faciliteiten

De Brussels Cruise Terminal kan tot 200 passagiers ontvangen en schepen tot 135 meter. Op het terrein zijn vier parkeerplaatsen voor bussen en een tiental wagens aan weerszijden van de steenweg. Een publiek toegankelijke voetgangersbrug verbindt de terminal met de Groene Wandeling van Neder-Over-Heembeek.

2.2.3 Plannen en investeringen

De nieuwe terminal opende in mei 2018. De totale kostprijs van het project bedroeg 5,2 miljoen euro, waarvan 2,9 miljoen werd gefinancierd via het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). Het overige bedrag werd gefinancierd door het Brusselse Gewest.

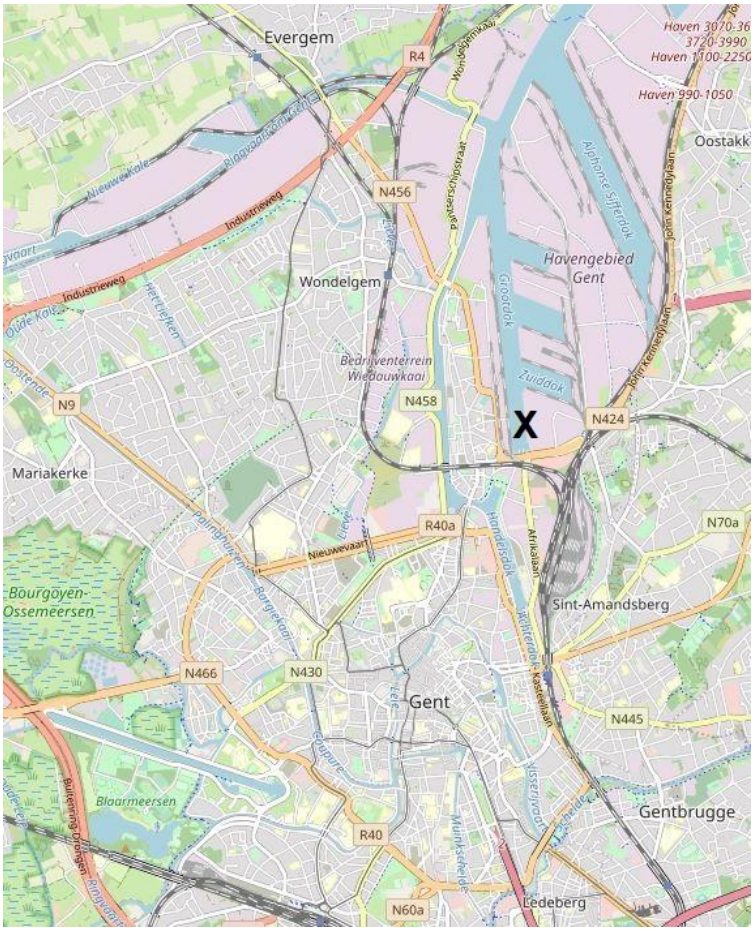
2.3 Gent

De Gentse haven maakt sinds 2018 deel uit van North Sea Port, ontstaan door een fusie van het Nederlandse Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) en het Vlaams/Belgische Havenbedrijf Gent (North Sea Port, n.d.).

2.3.1 Ligging en afstand tot centrum

Riviercruiseschepen die Gent bezoeken kunnen aanmeren in het Grootdok (Zie X op Figuur 8), op ongeveer 3 kilometer stappen van het Sint-Baafsplein.

De haven van Gent wordt ontsloten via het Kanaal Gent-Terneuzen, dat eindigt bij de Nederlandse haven Terneuzen aan de Westerschelde.



Figuur 8: Locatie aanmeerplaats cruiseschepen North Sea Port (kaart: OpenStreetMap)

2.3.2 Capaciteit en faciliteiten

In Gent worden maximaal 5 riviercruises per dag toegelaten.. Op piekmomenten zoals in de maand april worden, indien nodig, meerdere schepen naast elkaar gelegd. Vlak bij de aanlegplaats in het Grootdok bevindt zich het bezoekerscentrum van North Sea Port. Bussen van de reisorganisaties kunnen parkeren op de Rigakaai zelf.

2.3.3 Plannen en investeringen

Er is een steiger voor riviercruises gepland op de kop van het Grootdok. Aan deze steiger zullen maximaal 4 cruises kunnen aanmeren. Iedere plaats is voorzien van walstroom en een watertappunt. Deze nieuwe faciliteit zal openen in 2024.

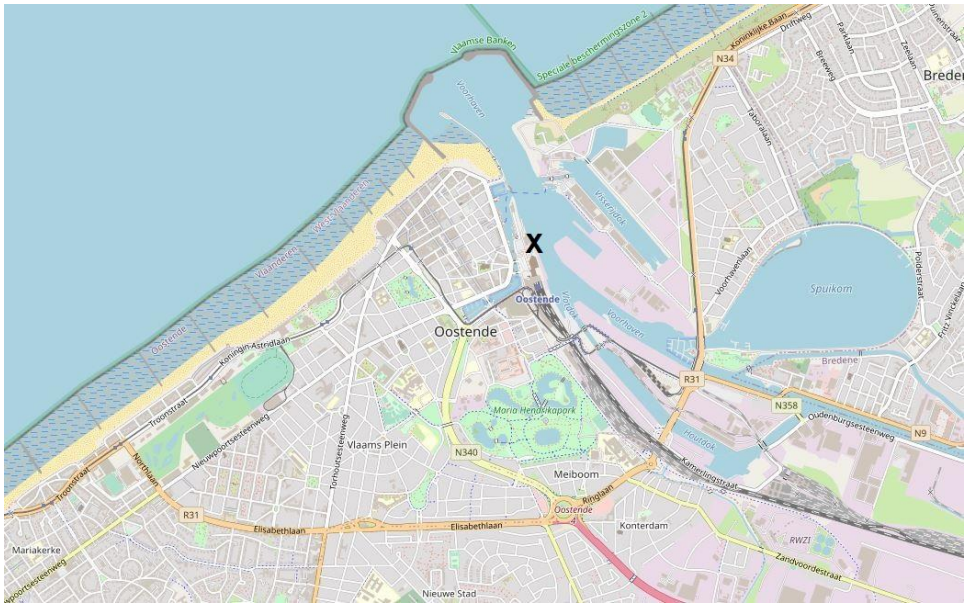
In de loop van 2022 werd beslist geen zeecruises meer toe te laten.

2.4 Oostende

2.4.1 Ligging en afstand tot centrum

De haven van Oostende beschikt over een Cruise-kaai op 200 meter van het winkelcentrum, gelegen vlak naast treinstation, van waaruit excursies naar het binnenland mogelijk zijn. Deze ligging maakt een transfer tot in het centrum van Oostende overbodig. Ook de luchthaven van Oostende is vlakbij en vlot bereikbaar.

Het traject naar het Belfort van Brugge bedraagt 28 km. Er is plaats voor cruiseschepen tot 200 meter[7]. De locatie van de cruiseterminal werd met een X aangeduid op Figuur 9.



Figuur 9: Locatie Cruiseterminal Oostende (kaart: OpenStreetMap)

[7] 'Port of Zeebrugge - cruise brochure_2019'

2.4.2 Capaciteit en faciliteiten

De cruisekaai is 250 m lang, waarlangs 1 groot schip van 200m ofwel 2 kleine schepen kunnen aanmeren. Bussen kunnen parkeren op de Cruise-kaai. Gezien deze haven niet over een cruiseterminal beschikt kunnen geen turn-around cruises uitgevoerd worden.

2.5 Zeebrugge

2.5.1 Ligging en afstand tot centrum

In Zeebrugge meren zeecruiseschepen aan op de Zweedse Kaai. Deze ligt net voor de ingang van de Pierre Vandammesluis aan de gemengde passagiers- en vrachtterminal van C.RO-Ports. Twee grote cruiseschepen van meer dan 200 m lang kunnen simultaan aanmeren aan kaai 702, over een lengte van 725 meter (zie X, Figuur 11). Toegang tot het schip gebeurt via diverse loopbruggen of 'gangways'.

De haven van Zeebrugge bevindt zich op ongeveer 21 kilometer rijden van het Belfort van Brugge.





Figuur 10: Locatie haven Zeebrugge (kaart OpenStreetMap)
Figuur 11: Locatie aanmeerplaatsen voor zeecruiseschepen in de haven van Zeebrugge (kaart: OpenStreetMap)

2.5.2 Capaciteit

Aan de Zweedse Kaai is er plaats voor 2 grote schepen of 3 kleinere schepen tegelijkertijd. Aan het Zeestation is er plaats voor 1 cruiseschip van minder dan 200 meter.

2.5.3 Faciliteiten

De ABC-toren, een verwijzing naar 'Artes-Brugge-Cruise', is een polyvalent gebouw met acht verdiepingen.

- De 2 onderste verdiepingen hebben een cruise- en onthaalfunctie voor check-in, bagage-afhandeling, wachtruimtes, scannen van bagage en passagiers, grenscontrole, winkelruimte, toeristische info, kunst en organisatie van evenementen.
- De middelste verdiepingen vormen het hoofdkantoor van Artes Depret.
- De bovenste verdiepingen bieden onderdak aan een restaurant met panoramisch uitzicht over de haven en aan een nieuw bezoekerscentrum voor de haven van Zeebrugge.

Naast het ontvangen van dagpassagiers is het gebouw ontworpen om te voorzien in volledige turn-arounds voor kleine en middelgrote schepen die een cruisereis starten en of eindigen in Zeebrugge, terwijl het tegelijkertijd mogelijkheden biedt voor 'interporting' (gedeeltelijke inscheping van kleinere groepen passagiers op grotere schepen).

- Beveiligingsdiensten omvatten bagagescanning, 4 lijnen voor handbagageonderzoek en doorloopdetectoren.
- De doorloopcapaciteit is vastgesteld op 1.000 passagiers. Door het gebruik van bijkomende infrastructuur kan dit aantal worden verhoogd.
- Het cruisebouwterrein heeft zowel beveiligde zones als publiek toegankelijke zones, waaronder een buitenzone van 6000 m^2 om het vervoer van en naar de terminal te organiseren. De taxibaan biedt plaats aan 19 taxi's en het openbaar vervoer is vlakbij.
- Elk schip heeft recht op een gratis pendeldienst naar de haven tussen de gangway en de terminal.

2.5.4 Plannen en investeringen

Het ABC-terminalgebouw werd in 2018 gebouwd voor een bedrag van 4 miljoen euro.

Conform de EU-richtlijnen vervat in het Fit for 55 klimaatactieplan, wordt de Zweedse Kaai tegen 2026 uitgerust met een walstroominstallatie waardoor de cruiseschepen emissievrij in Zeebrugge kunnen aanmeren. Deze investering wordt geraamd op 17 miljoen euro.

In Zeebrugge wordt tevens bestudeerd om de Zweedse Kaai volledig van nieuwe fendering te voorzien en additionele bolders te plaatsen, die meer afgestemd zijn op de grotere tonnenmaat van de cruiseschepen.

3 Eigenschappen van cruises in Vlaanderen

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van de cruiseschepen die Vlaanderen en Brussel bezoeken uitgelegd met eerst de evolutie van aanlopen, ligdagen en passagiers op niveau van Vlaanderen, type schip en haven.

De Covid-19 pandemie had in 2020 een grote impact op het aantal cruises dat Vlaanderen en Brussel bezocht. In dit rapport worden de cijfers van dat jaar meegedeeld in de hoofdstukken over de evolutie van het aantal aanlopen en passagiers.

Daarna wordt 2019 in detail onder de loep genomen, het laatste jaar voor de Covid-19 pandemie. De gedetailleerde data van dat jaar laten toe meer te weten te komen over de rederijen, technische specificaties van de schepen, scheepseigenaren, vlaggenstaten, enz. Op basis van deze informatie wordt eveneens een marktsegmentatie gemaakt van de rederijen die in 2019 ten minste één van de havens binnen dit onderzoek bezochten.

3.1 Aanlopen

Dit onderdeel geeft het aantal aanlopen weer in Vlaanderen en Brussel tussen 2005 en 2022. Dit zijn alle zee- en riviercruiseschepen die aanmeerden in Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge als onderdeel van een cruise waarbij passagiers op- en afstapten voor een bezoek of voor het starten of beëindigen van hun reis. Elk bezoek van een schip wordt gerekend als een aparte aanloop. Schepen kunnen meerdere bestemmingen bezocht hebben tijdens eenzelfde cruiseprogramma.

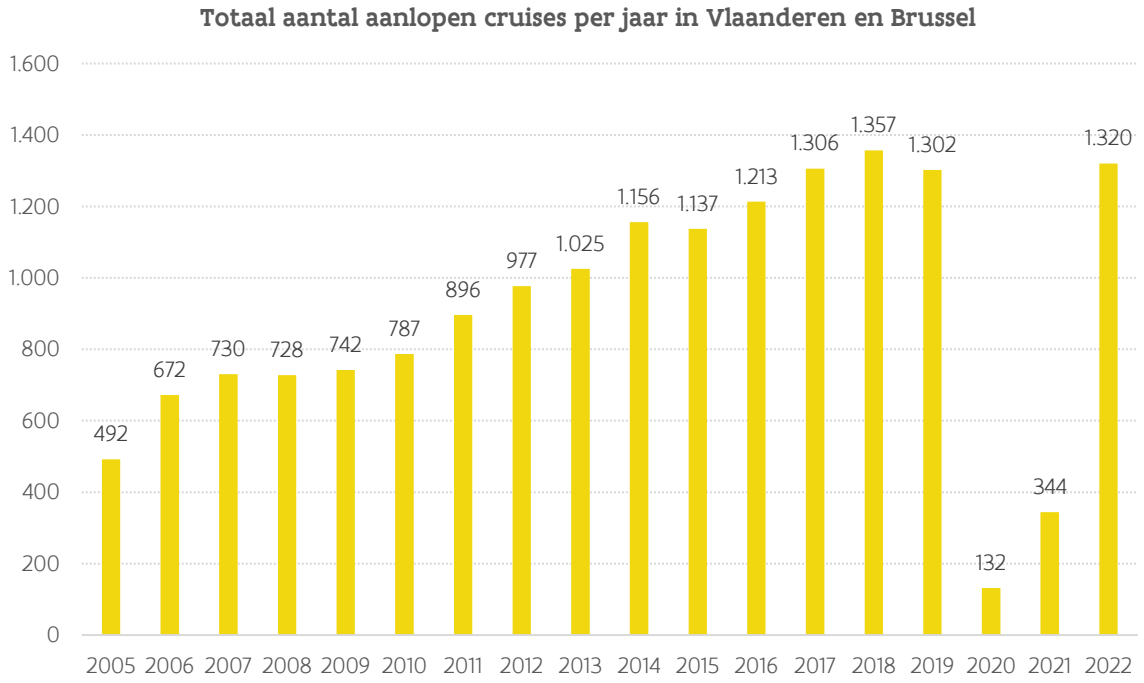
Hiervoor werden de vijf havens (Stadshaven Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges, Port.Brussels, North Sea Port en Port of Oostende) geconsulteerd met de vraag om data te delen over het aantal schepen, passagiers en ligdagen van 2005 tot en met 2022. Deze data werden door Toerisme Vlaanderen verwerkt en geanalyseerd om trends per type schip en per haven te detecteren. In de bronvermelding worden deze havens meestal gebundeld onder de naam “Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten”.

In dit deel wordt de evolutie van aantal aanlopen in totaal, per type cruise en per haven uitgelegd. De evolutie van ligdagen en passagiers wordt in de twee volgende onderdelen toegelicht. Daarna volgt een gedetailleerder overzicht van 2019 met bijkomende informatie over bemanning, rederijen, ligtijd in uren, vlag, etc., eveneens met een onderverdeling per type cruise en per haven.

3.1.1 Totaal aantal aanlopen

In 2019 werden in het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen 1.302 aanlopen van zee- en riviercruises geregistreerd (Figuur 12), tegenover 492 in 2005. Het aantal aanlopen daalde in 2020 omwille van de covid-pandemie tot 159 maar herstelde zich al grotendeels in 2022.

Voor 2019 bezorgden de havens een gedetailleerd overzicht van de aanlopen, inclusief gegevens over de naam van het schip, aankomst- en vertrekdatum, tijdstip, afhandelend havenagent, enz. Tijdens het nazicht van deze lijsten bleek dat een aantal schepen niet horen tot de categorie van cruiseschepen, waaronder werk- of opleidingsschepen en rondvaarten. Deze 180 schepen werden verwijderd uit de dataset. Onderstaande grafiek toont een daling in 2019 tegenover het jaar daarvoor maar wellicht zijn de algemene cijfers buiten 2019, vooral van riviercruises, een lichte overschatting aangezien voor deze jaren geen gedetailleerd overzicht geanalyseerd werd zoals in 2019.

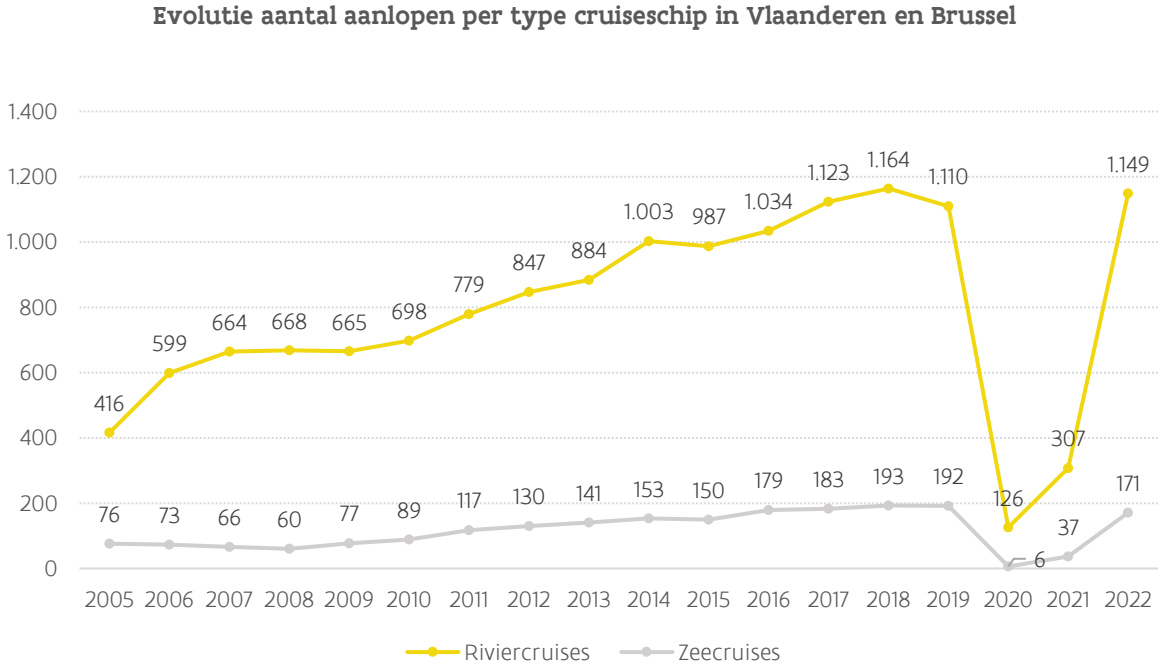


Figuur 12: Totaal aantal aanlopen van cruiseschepen in Vlaanderen en Brussel (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.1.2 Aantal aanlopen per type cruise

Onderstaand figuur toont de evolutie van de verschillende cruisetypes in Vlaanderen en Brussel. Telkens werden meer riviercruises geregistreerd. In 2019 was 85% van de cruises een riviercruiseschip, 15% een zeecruiseschip.

Het aantal zee- en riviercruises steeg tussen 2005 en 2019 jaarlijks gemiddeld met 8%.



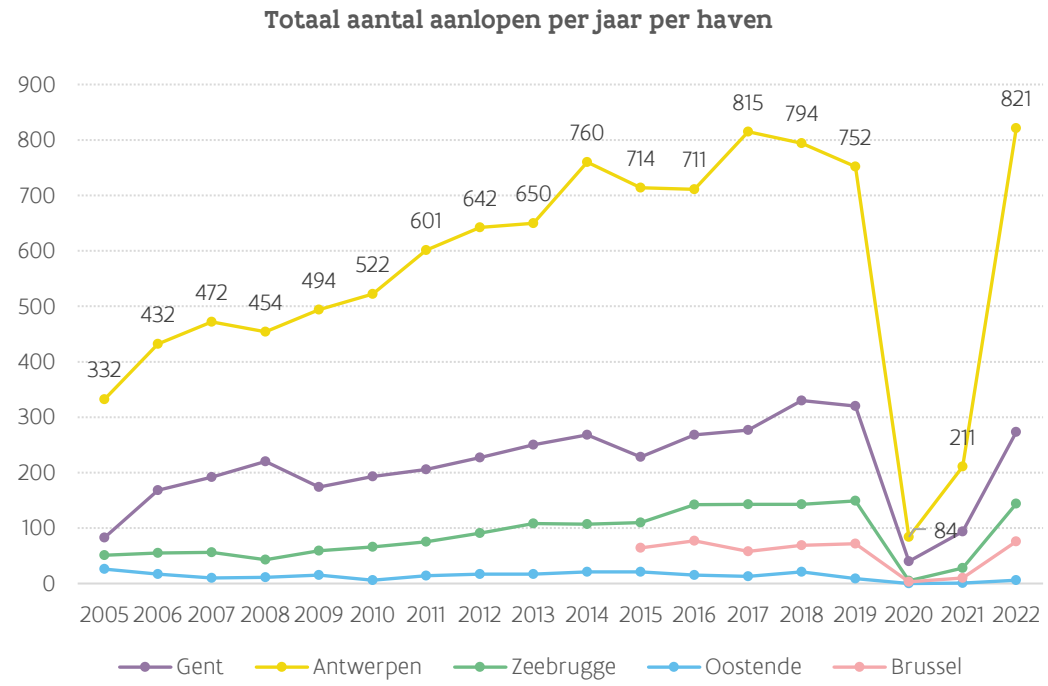
Figuur 13: Evolutie aantal aanlopen per type cruiseschip in Vlaanderen en Brussel (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.1.3 Aantal aanlopen per jaar per haven

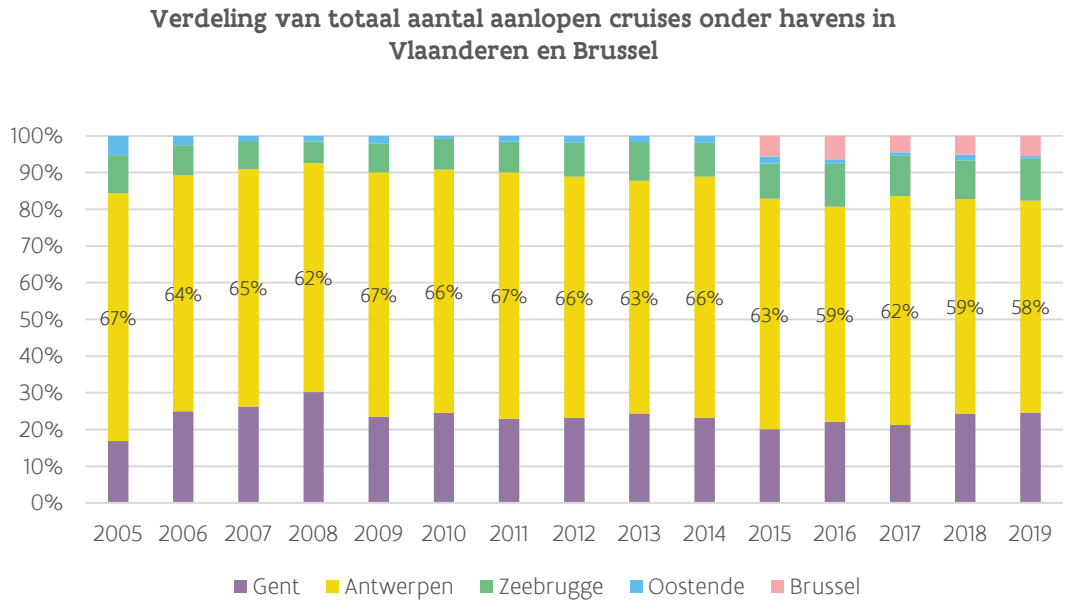
Het aantal aanlopen werd geanalyseerd op niveau van de havens binnen de scope van dit onderzoek. Uit Tabel 1, Figuur 14 en Figuur 15 kan afgeleid worden dat Antwerpen telkens het hoogst aantal aanlopen ontvangt (58% van alle aanlopen in 2019). Later in dit hoofdstuk wordt uitgelegd dat er echter grote verschillen zijn tussen het type schip dat wordt ontvangen. De havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende kenden in de periode 2005-2019 een gemiddelde groei van het aantal cruise-aanlopen van respectievelijk 13%, 6%, 9% en 4%. De haven van Oostende ontvangt minder cruiseschepen in 2019 vergeleken met het begin van deze periode. In Brussel worden aanlopen van cruiseschepen geregistreerd sinds 2015. Tegenover dat jaar groeide het aantal aanlopen in 2019 gemiddeld met 5%.

Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Brussel	Totaal aanlopen cruises
2005	83	332	51	26		**492**
2006	168	432	55	17		**672**
2007	192	472	56	10		**730**
2008	220	454	43	11		**728**
2009	174	494	59	15		**742**
2010	193	522	66	6		**787**
2011	206	601	75	14		**896**
2012	227	642	91	17		**977**
2013	250	650	108	17		**1.025**
2014	268	760	107	21		**1.156**
2015	228	714	110	21	64	**1.137**
2016	266	711	142	15	77	**1.213**
2017	274	815	143	13	58	**1.306**
2018	325	794	143	21	69	**1.357**
2019	320	752	149	9	72	**1.302**
2020	40	84	5	0	3	**132**
2021	94	211	28	1	10	**344**
2022	273	821	144	6	76	**1.320**
Gemiddelde groei 2005* tot 2019	**13%**	**6%**	**9%**	**4%**	**5%**	**8%**

Tabel 1: Evolutie van aanlopen van cruiseschepen per jaar per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)
**Groei in de haven van Brussel in 2019 tegenover 2015.*

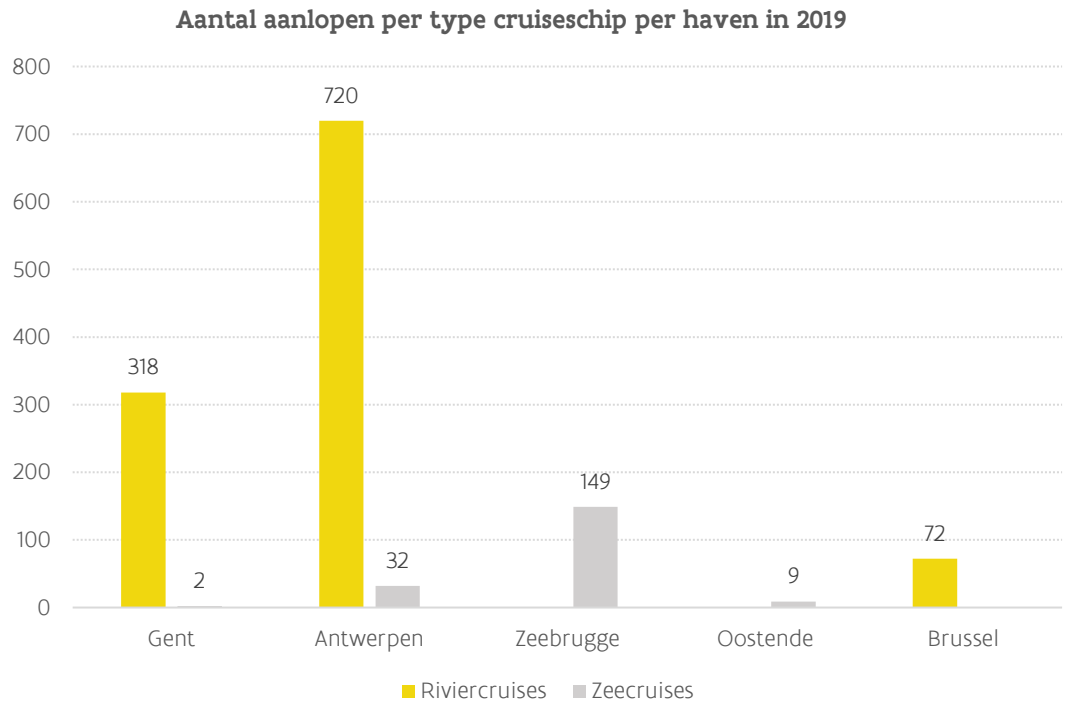


Figuur 14: Evolutie van aanlopen van cruiseschepen per jaar per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 15: Verdeling van het totaal aantal aanlopen van cruiseschepen in de Vlaamse en Brusselse havens (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Een aantal havens ontvangt zowel zee- als riviercruises. Onderstaande figuur toont het aantal aanlopen per type cruiseschip in elke haven in 2019. Brussel ontvangt geen zeeschepen, Zeebrugge en Oostende ontvangen geen riviercruises. In de volgende hoofdstukken worden de aanlopen per type schip verder onder de loep genomen.



Figuur 16: Aantal aanlopen per type cruiseschip per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

In verhouding met het totaal aantal schepen dat in de havens aanmeerde in 2019 blijft het aandeel van cruiseschepen zeer beperkt. De Vlaamse Milieumaatschappij geeft aan dat aanlopen van zeecruiseschepen 0,61% vormen van het totaal aantal aanlopen van de zeescheepvaart in Vlaanderen. In Zeebrugge is 2% van alle 8.141 aanlopen van cruiseschepen (MBZ, 2020). Cruiseschepen in Oostende zijn goed voor 0,2% van de 5.666 aanlopen.

Antwerpen ontving in 2019 in totaal 71.076 schepen waarvan 14.391 zeeschepen en 56.685 binnenvaartschepen. Cruiseschepen zijn in Antwerpen goed voor 1,3% van het totaal.

In Gent werden in 2019 3.241 zeeschepen en 16.015 binnenvaartschepen geregistreerd. Het aandeel van cruiseschepen in het totaal ligt op 1,7%. Van alle 10.546 schepen in Brussel is 0,7 % een cruiseschip.

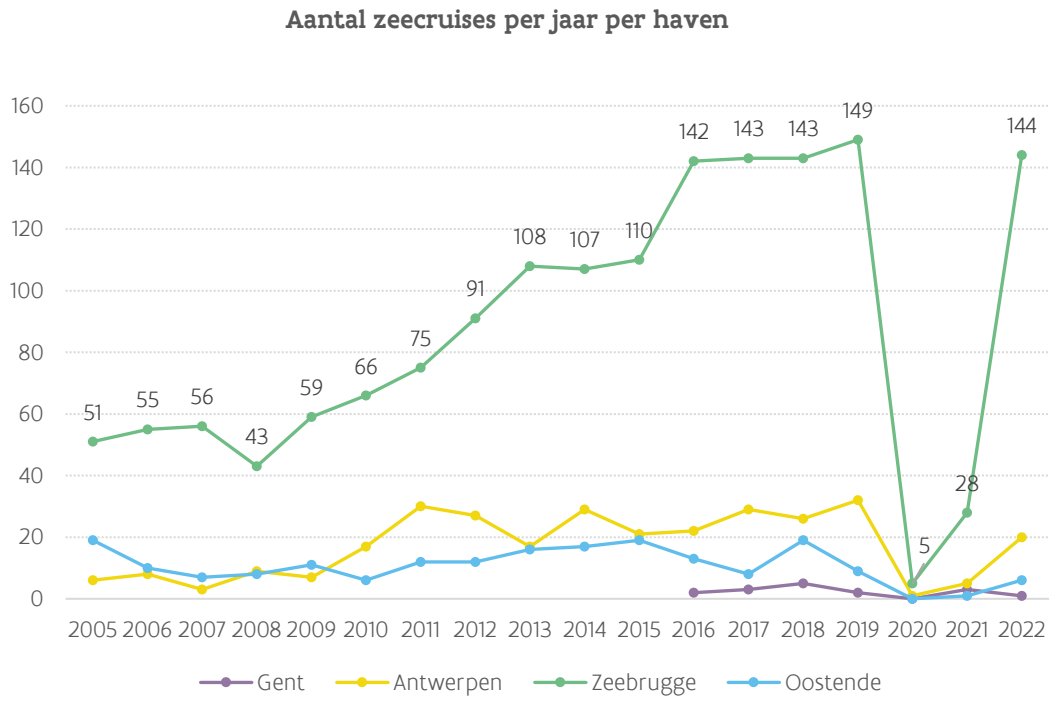
3.1.4 Aantal aanlopen van zeecruises

Tabel 2 toont het aantal aanlopen van zeecruises in de havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende. De haven van Brussel ontvangt geen zeecruiseschepen. Het totaal aantal zeecruises in Vlaanderen kende een duidelijke groei van 76 in 2005 naar 192 in 2019. In 2020 kwamen in de eerste maanden nog slechts 7 zeecruiseschepen langs in Vlaanderen. In 2022 groeide dat aantal weer aan tot 171.

Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal aanlopen zeecruises
2005	0	6	51	19	**76**
2006	0	8	55	10	**73**
2007	0	3	56	7	**66**
2008	0	9	43	8	**60**
2009	0	7	59	11	**77**
2010	0	17	66	6	**89**
2011	0	30	75	12	**117**
2012	0	27	91	12	**130**
2013	0	17	108	16	**141**

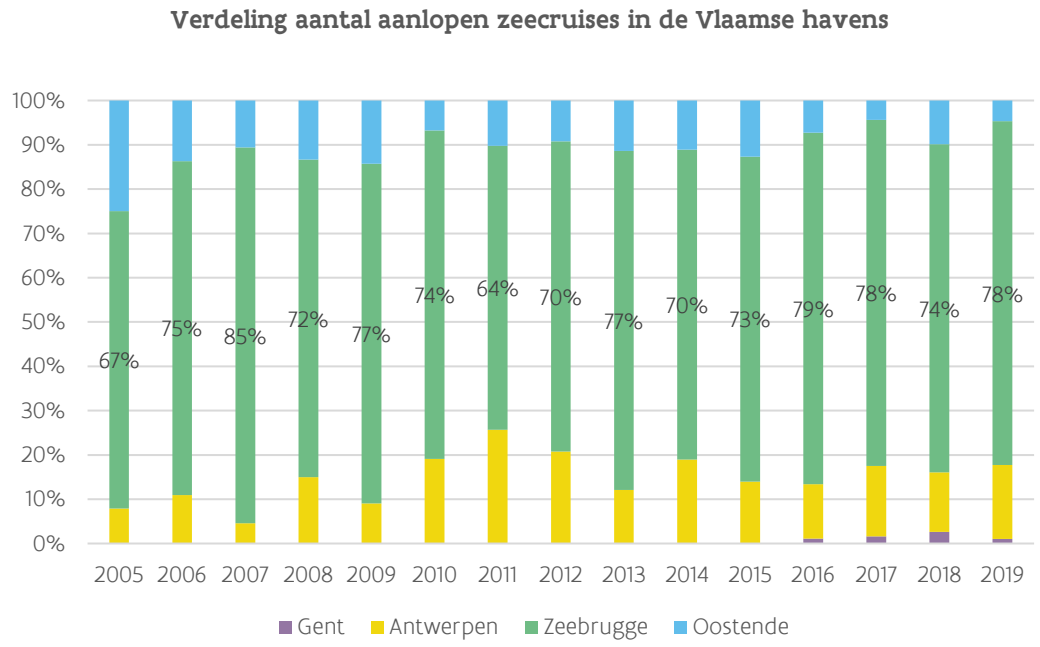
2014	0	29	107	17	**153**
2015	0	21	110	19	**150**
2016	2	22	142	13	**179**
2017	3	29	143	8	**183**
2018	5	26	143	19	**193**
2019	2	32	149	9	**192**
2020	0	1	5	0	**6**
2021	3	5	28	1	**37**
2022	1	20	144	6	**171**

Tabel 2: evolutie van aanlopen van zeecruiseschepen per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

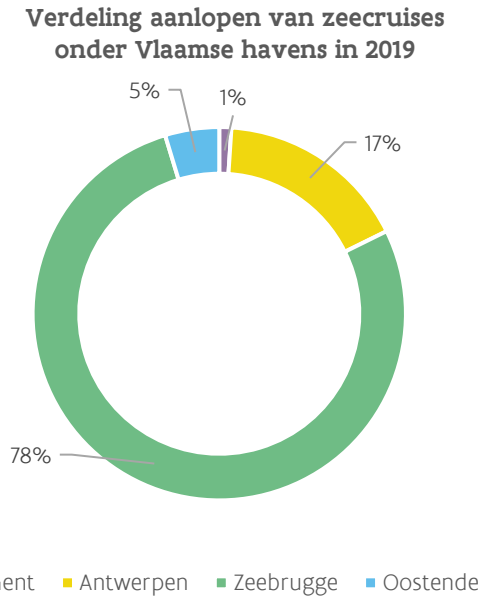


Figuur 17: Evolutie van aantal aanlopen van zeecruises per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Terwijl in het totaal aantal aanlopen Antwerpen het grootste aantal cruiseschepen ontvangt, is te zien dat Zeebrugge koploper is in het aantal aanlopen van zeecruises (Figuur 17). Het aandeel van Zeebrugge varieerde van 2005 tot 2019 tussen 64% en 85% (Figuur 18). Het aandeel van de andere havens loopt in bepaalde jaren op tot meer een kwart van de aanlopen. Het aandeel van aanlopen van zeecruises in Zeebrugge bedroeg 78% in 2019. Zo'n 17% meerde aan in Antwerpen. Oostende neemt 5% voor haar rekening en Gent 1%.



Figuur 18: Evolutie van verdeling van aanlopen van zeecruiseschepen in de Vlaamse havens (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)



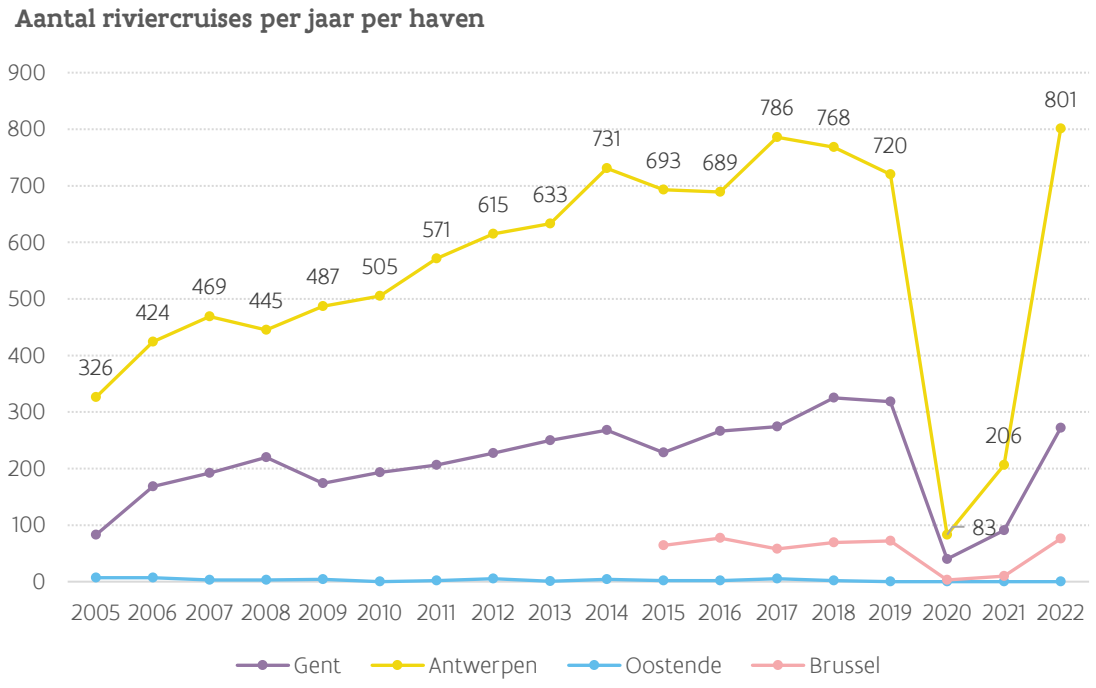
Figuur 19: Verdeling van aanlopen van zeecruiseschepen in 2019 in Vlaamse havens (bron: Vlaamse Havenautoriteiten

3.1.5 Aantal aanlopen van riviercruises

Tabel 3 toont het aantal riviercruiseschepen in de havens van Gent, het stedelijk havengebied Antwerpen incl. Scheldekaaien zone stad, Oostende en Brussel. In Zeebrugge werden geen riviercruises geregistreerd. Tegenover 2005 tekenden Gent en Antwerpen in 2019 een gemiddelde jaarlijkse groei op van respectievelijk 13% en 8%. In Oostende werden geen riviercruises ontvangen in 2019. In Brussel worden aanlopen van cruiseschepen geregistreerd sinds 2015. In de eerste maanden van 2020 kwamen in totaal nog 126 riviercruiseschepen langs in Vlaanderen en Brussel.

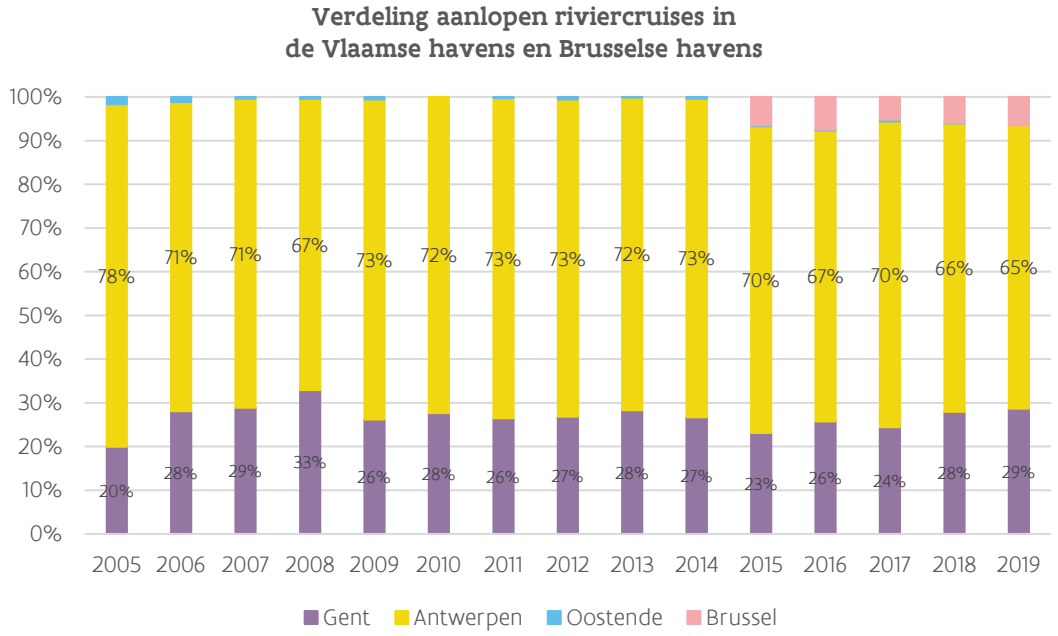
Jaar	Gent	Antwerpen	Oostende	Brussel	Totaal aanlopen riviercruises
2005	83	326	7		**416**
2006	168	424	7		**599**
2007	192	469	3		**664**
2008	220	445	3		**668**
2009	174	487	4		**665**
2010	193	505	0		**698**
2011	206	571	2		**779**
2012	227	615	5		**847**
2013	250	633	1		**884**
2014	268	731	4		**1.003**
2015	228	693	2	64	**987**
2016	266	689	2	77	**1.034**
2017	274	786	5	58	**1.123**
2018	325	768	2	69	**1.164**
2019	318	720	0	72	**1.110**
2020	40	83	0	3	**126**
2021	91	206	0	10	**306**
2022	272	801	0	76	**1.149**
Gemiddelde groei 2005* - 2019	**13%**	**6%**	**-**	**5%**	**9%**

Tabel 3: Evolutie van aanlopen van riviercruiseschepen per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)
**Groei in de haven van Brussel in 2019 tegenover 2015.*



Figuur 20: Evolutie van aanlopen van riviercruiseschepen van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Het grootst aantal riviercruises wordt ontvangen door Antwerpen (Figuur 21). Van 2005 tot 2019 meerde tussen 65% en 78% hier aan. De haven van Gent nam in diezelfde periode tussen 20% en 33% voor haar rekening. In 2019 werd 65% van alle riviercruises geregistreerd in Antwerpen. Brussel en Gent ontvingen in dit jaar respectievelijk 6% en 29% van alle riviercruises.



Figuur 21: Verdeling van aanlopen van riviercruises onder de havens in Vlaanderen en Brussel van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

KORT

- → Het aantal aanlopen van cruiseschepen groeide elk jaar aan, van 492 in 2005 naar 1.302 in 2019. Door de covid-pandemie daalde het aantal aanlopen drastisch maar 2022 toonde een grote inhaalbeweging.
- → Het aandeel van cruiseschepen op het totaal aantal aanlopen van de scheepvaart is zeer beperkt. Aanlopen van zeecruiseschepen vormen 0,61% van het totaal aantal aanlopen van de zeescheepvaart in 2019.
- → Het grootste deel van alle aanlopen wordt gerealiseerd door riviercruises. Zo'n 85% van alle aanlopen komt van een riviercruiseschip.
- → Antwerpen neemt het grootst aantal aanlopen voor haar rekening in totaal en heeft het grootste aandeel in de aanlopen van riviercruises. 29% van de riviercruises passeerde in 2019 in Gent. Een kleiner deel gaat naar Brussel.
- → Zeebrugge ontvangt het grootste deel van de zeecruiseschepen.

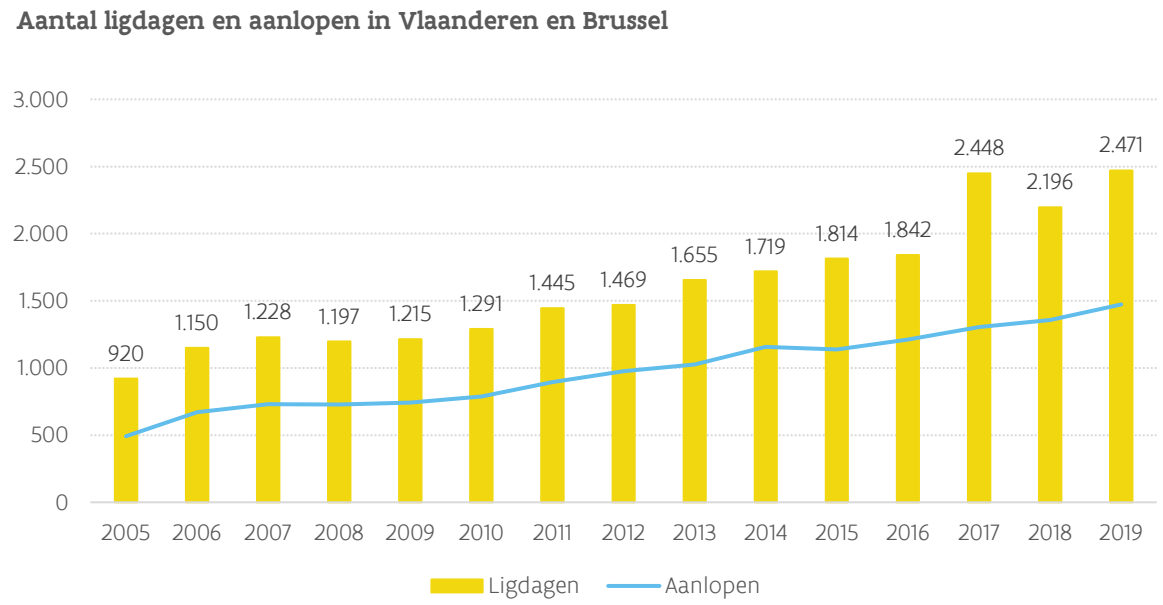
3.2 Ligdagen 2005-2019

Van elk schip dat aanmeert in een haven wordt de totale ligtijd geregistreerd. Dit is de tijd waarbinnen een schip in de haven vertoeft van moment van aanmeren tot het afmeren. Een ligdag wordt berekend op basis van het aantal liguren binnen eenzelfde dag. Een schip dat bijvoorbeeld om 22u 's avonds aankomt en weer vertrekt om 10u de volgende ochtend is slechts 12u in de haven geweest maar hiervoor worden wel twee ligdagen geregistreerd. Het bekijken van de ligdagen is relevant omdat hieruit de gemiddelde ligtijd per type schip en per haven kan worden afgeleid. Voor dit onderzoek werden enkel de ligdagen meegerekend waarbij passagiers aan boord verbleven of bij turn-around cruises waarbij een cruisereis wordt gestart of beëindigd in een bestemming . Ligdagen tijdens overwinteringsperiodes werden niet meegenomen in de analyse.

Binnen deze tijdspanne hebben passagiers de mogelijkheid om een bestemming vlakbij of eventueel verder weg te bezoeken.

3.2.1 Totaal aantal ligdagen

In 2019 werden in Vlaanderen en Brussel samen 2.471 ligdagen van cruiseschepen geregistreerd, tegenover 920 in 2005 (Figuur 22). Dit komt voor 2019 neer op gemiddeld 1,7 ligdagen per aanloop. Verder in dit deel worden verschillen in gemiddeld aantal ligdagen per type schip en per haven toegelicht. Vermoedelijk ligt het werkelijke aantal ligdagen lager omdat in dit overzicht mogelijk een aantal schepen niet behoren tot de werkelijke cruiseschepen.



Figuur 22: Evolutie van ligdagen en aanlopen van 2005 tot 219 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.2.2 Aantal ligdagen per type cruise

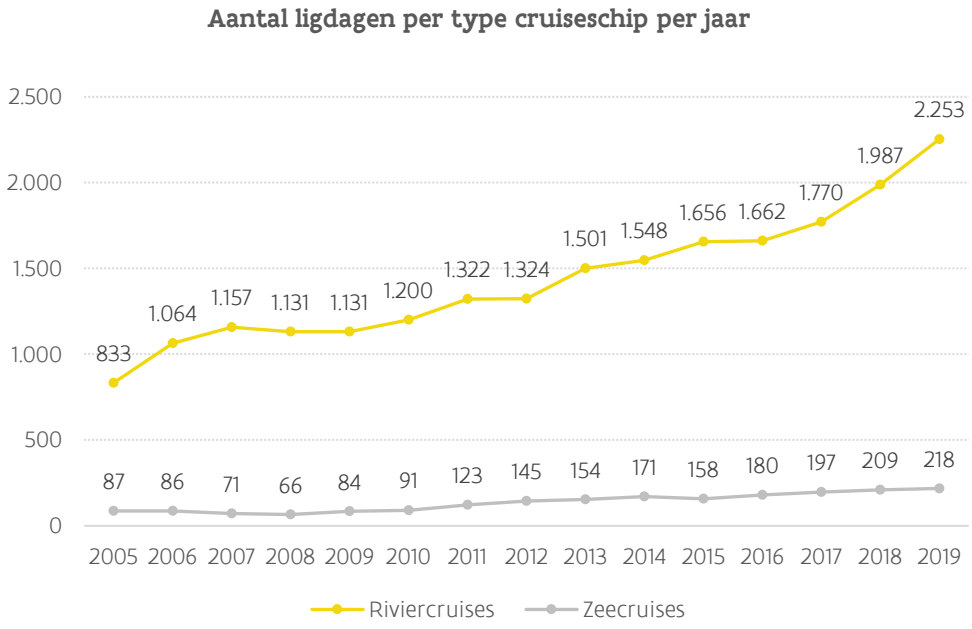
Het totaal aantal ligdagen groeide tussen 2005 en 2019 aan met gemiddeld 8% (

Tabel 4). De ligdagen van riviercruises stijgen van 833 naar 2.253.

Jaar	Ligdagen riviercruises	Ligdagen zeecruises	Totaal aantal ligdagen
2005	833	87	920
2006	1.064	86	1.150
2007	1.157	71	1.228
2008	1.131	66	1.197

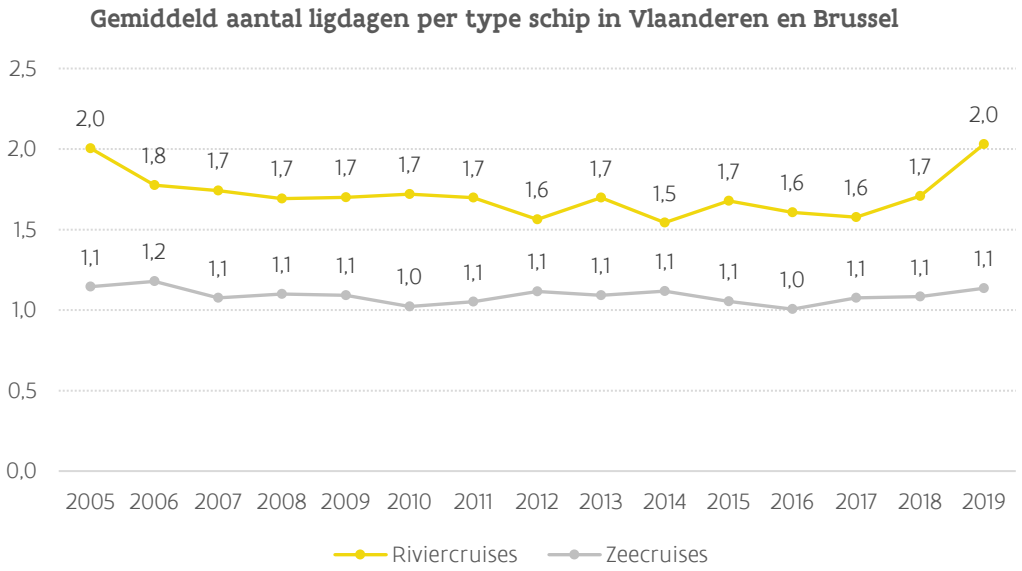
2009	1.131	84	1.215
2010	1.200	91	1.291
2011	1.322	123	1.445
2012	1.324	145	1.469
2013	1.501	154	1.655
2014	1.548	171	1.719
2015	1.656	158	1.814
2016	1.662	180	1.842
2017	1.770	197	2.448
2018	1.987	209	2.196
2019	2.253	218	2.471
Gemiddelde groei 2005-2019	**8%**	**8%**	**8%**

Tabel 4: Evolutie van aantal ligdagen per type cruiseschip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 23: Evolutie van aantal ligdagen per type cruiseschip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

In 2019 kon 92% van alle ligdagen gelinkt worden aan riviercruises en 8% aan zeecruises (tegenover 87% van de aanlopen van riviercruises en 13% van zeecruises). Onderstaand figuur toont aan dat het gemiddeld aantal ligdagen verschilt naargelang het type schip. Riviercruises bleven gemiddeld 1,7 dagen in eenzelfde haven, een zeecruise gemiddeld 1,1 dag. In het volgende hoofdstuk worden de verschillen tussen de havens toegelicht.



Figuur 24: Gemiddeld aantal ligdagen per type schip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.2.3 Aantal ligdagen per haven

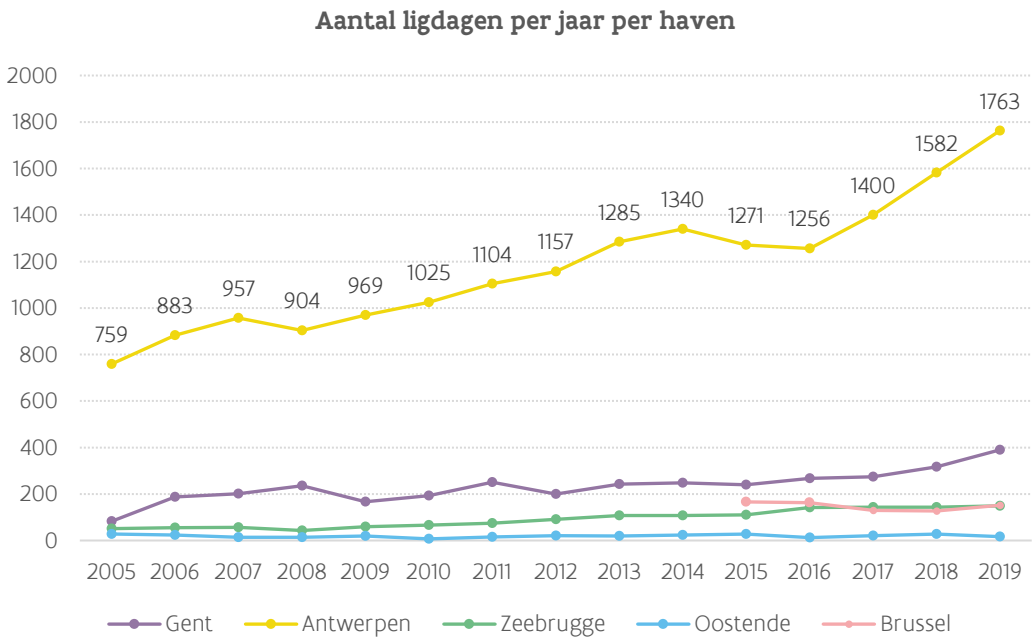
Het totaal aantal ligdagen kan verder verdeeld worden onder de havens binnen de scope van dit onderzoek. Uit Tabel 5 kan afgeleid worden dat Antwerpen telkens het hoogst aantal ligdagen registreert. Later in dit hoofdstuk wordt uitgelegd dat er echter grote verschillen zijn tussen de ligdagen per type schip dat wordt ontvangen. De havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende tekenden sinds 2005 een gemiddelde jaarlijkse groei in het aantal ligdagen van respectievelijk 16%, 7%, 9% en 8% op. Voor Zeebrugge is de groei van het aantal aanlopen en ligdagen gelijk. Per aanloop werd telkens één ligdag geregistreerd.

In Brussel worden ligdagen van cruiseschepen geregistreerd sinds 2015.

Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Brussel	Totaal ligdagen
2005	82	759	51	28		**920**
2006	188	883	55	24		**1.150**
2007	201	957	56	14		**1.228**
2008	236	904	43	14		**1.197**
2009	167	969	59	20		**1.215**
2010	193	1.025	66	7		**1.291**
2011	251	1.104	75	15		**1.445**
2012	200	1.157	91	21		**1.469**
2013	243	1.285	108	19		**1.655**
2014	248	1.340	107	24		**1.719**
2015	240	1.271	110	27	166	**1.814**
2016	268	1.256	142	13	163	**1.842**
2017	274	1.400	143	21	129	**2.448**
2018	317	1.582	143	27	127	**2.196**
2019	390	1.763	149	17	152	**2.471**
Gemiddelde groei 2005*-2019	**16%**	**7%**	**9%**	**8%**	**-1%**	**168%**

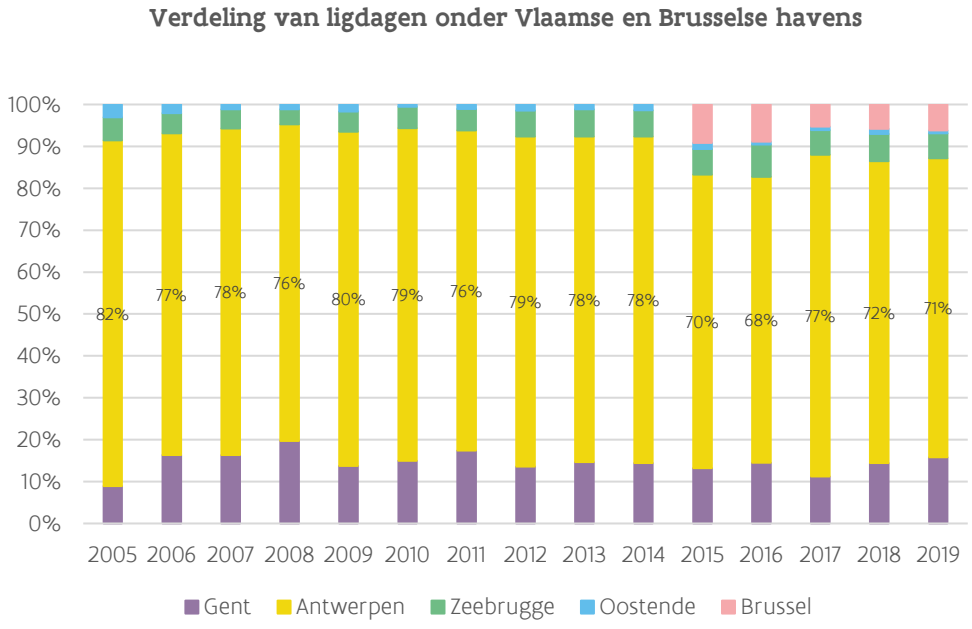
Tabel 5: Aantal ligdagen per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

**Groei in de haven van Brussel in 2019 tegenover 2015.*

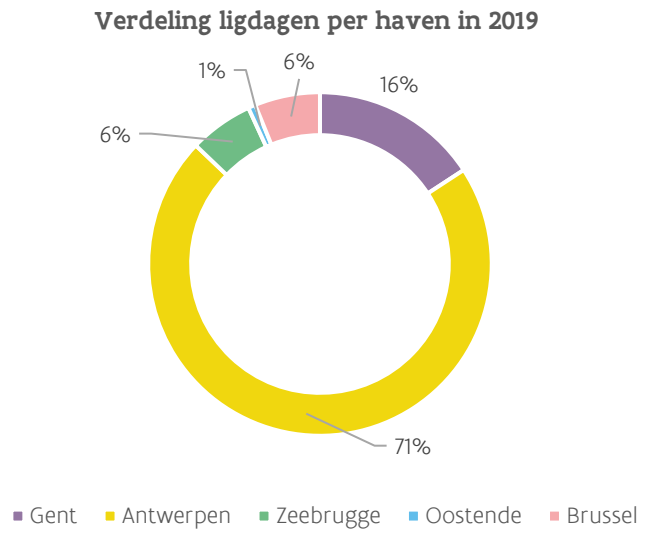


Figuur 25: Aantal ligdagen per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Ook het grootste deel van het totaal aantal ligdagen werd dus telkens geregistreerd in Antwerpen (Figuur 26). In 2019 nam Antwerpen 71% van het aantal ligdagen voor zijn rekening. In Gent werd 16% van de ligdagen opgetekend (Figuur 27).

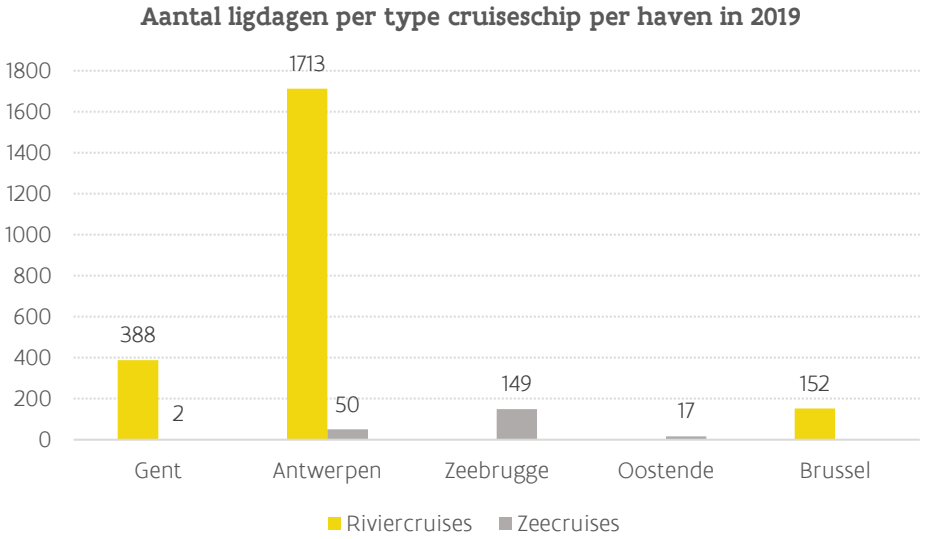


Figuur 26: Verdeling van ligdagen in de Vlaamse en Brusselse havens van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



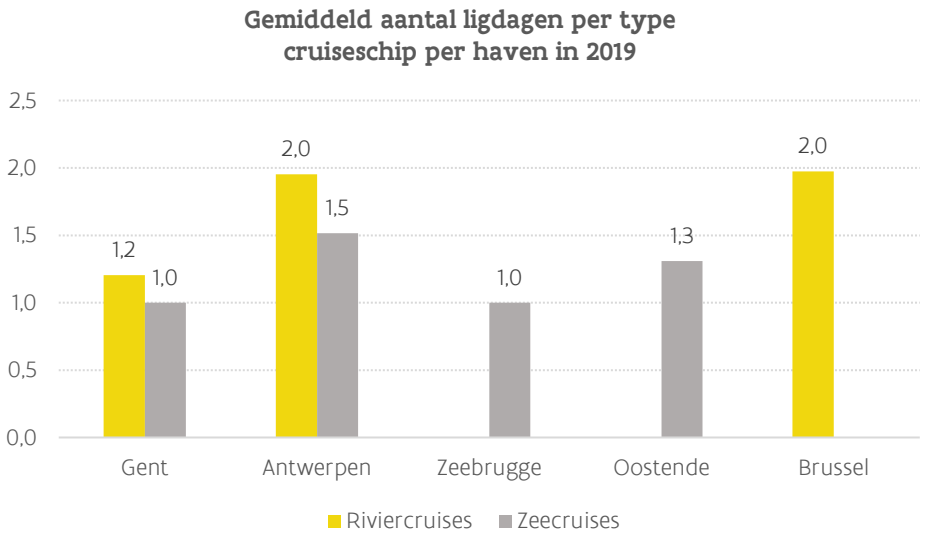
Figuur 27: Verdeling van ligdagen per haven in2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Een aantal havens ontvangt zowel zee- als riviercruises. Onderstaande figuren tonen het aantal ligdagen en het gemiddeld aantal ligdagen per type cruiseschip in elke haven in 2019. Brussel ontvangt geen zeeschepen, Zeebrugge ontvangt geen riviercruises.



Figuur 28: Aantal ligdagen per type cruiseschip per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Zeecruises verblijven met gemiddeld 1,5 dag het langst in Antwerpen en het kortst in Zeebrugge (1 dag). Riviercruises verblijven gemiddeld het langst in Brussel en Antwerpen (2 dagen) en het kortst in Gent (1 dag).



Figuur 29: Gemiddeld aantal ligdagen per type schip per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Opgelet, het gemiddeld aantal ligdagen van zeecruiseschepen in Gent is gebaseerd op de aanlopen van twee schepen.

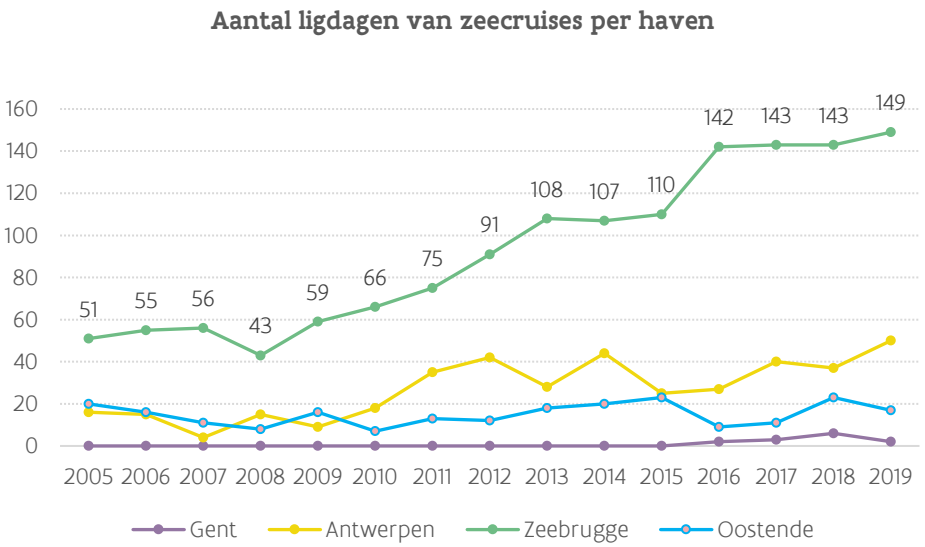
In de volgende hoofdstukken worden de aanlopen per type schip verder onder de loep genomen.

3.2.4 Aantal ligdagen van zeecruises

Tabel 6 en Figuur 30 tonen het aantal ligdagen van zeecruises in de havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende. De haven van Brussel ontvangt geen zeecruiseschepen. Het totaal aantal ligdagen van zeecruises in Vlaanderen kende een duidelijke groei van 87 in 2005 naar 218 in 2019.

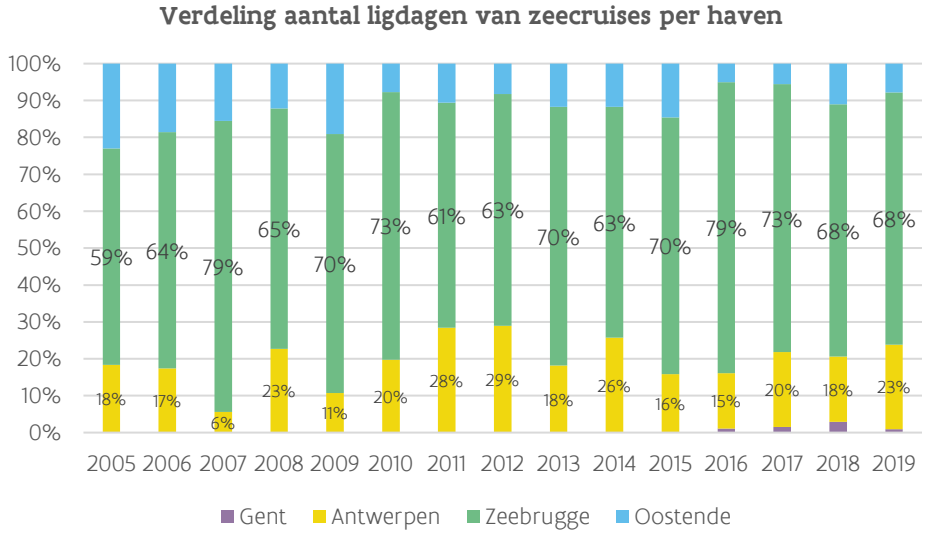
Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal ligdagen zeecruises
2005	0	16	51	20	**87**
2006	0	15	55	16	**86**
2007	0	4	56	11	**71**
2008	0	15	43	8	**66**
2009	0	9	59	16	**84**
2010	0	18	66	7	**91**
2011	0	35	75	13	**123**
2012	0	42	91	12	**145**
2013	0	28	108	18	**154**
2014	0	44	107	20	**171**
2015	0	25	110	23	**158**
2016	2	27	142	9	**180**
2017	3	40	143	11	**197**
2018	6	37	143	23	**209**
2019	2	50	149	17	**218**
Gemiddelde groei 2005*-2019		**31%**	**9%**	**12%**	**8%**

Tabel 6: Evolutie van aantal ligdagen van zeecruiseschepen per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)



Figuur 30: Aantal ligdagen van zeecruises per haven (bron; Vlaamse Havenautoriteiten)

Terwijl Antwerpen het grootste aantal ligdagen in totaal registreert, is te zien dat Zeebrugge koploper is in het aantal ligdagen van zeecruises. In 2019 registreerde Zeebrugge 68% van alle ligdagen van zeecruises in Vlaanderen, tegenover 78% van alle aanlopen van zeecruises (Figuur 31). Antwerpen nam 23% voor haar rekening, tegenover 17% van alle aanlopen. Oostende en Gent tekenden respectievelijk 8% en 1% van de ligdagen van zeecruises op.



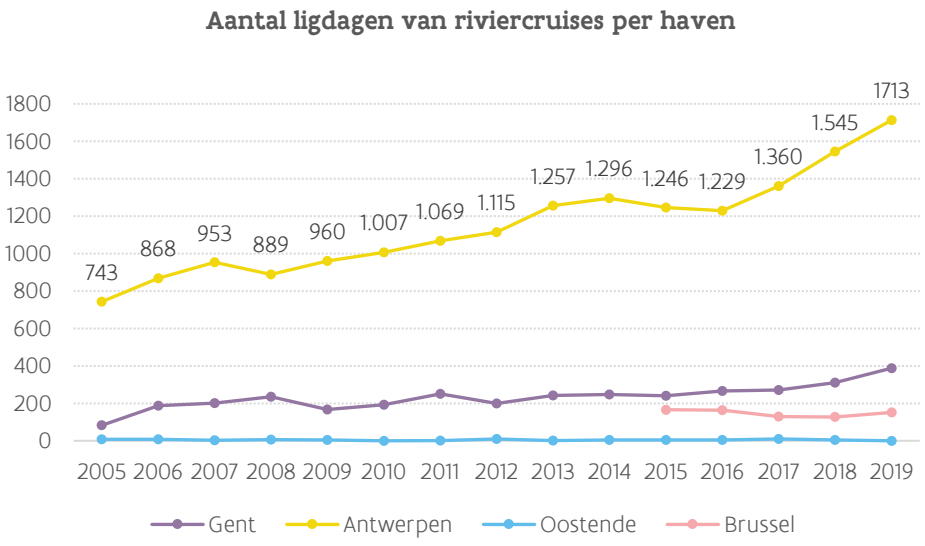
Figuur 31: Verdeling van aantal ligdagen van zeecruiseschepen onder de Vlaamse havens (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

3.2.5 Aantal ligdagen van riviercruises

Onderstaande tabel toont het aantal ligdagen van riviercruiseschepen in de havens van Gent, Antwerpen, Oostende en Brussel. In Zeebrugge werden geen riviercruises geregistreerd. Tegenover 2005 tekenden Gent en Antwerpen in 2019 een gemiddelde groei op van respectievelijk 16% en 7%. In Oostende werden geen riviercruises ontvangen in 2019. In Brussel worden ligdagen van cruiseschepen geregistreerd sinds 2015.

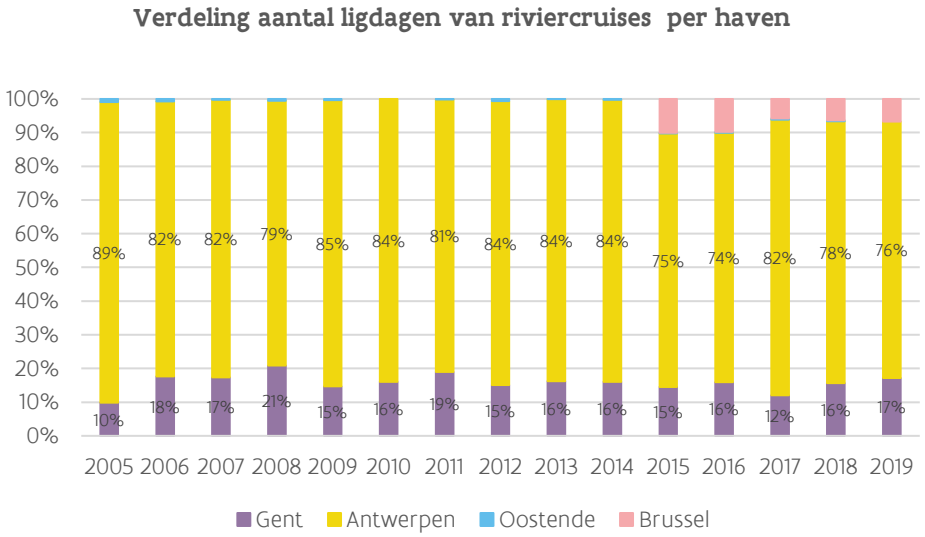
Jaar	Gent	Antwerpen	Oostende	Brussel	Totaal ligdagen riviercruises
2005	82	743	8		**833**
2006	188	868	8		**1.064**
2007	201	953	3		**1.157**
2008	236	889	6		**1.131**
2009	167	960	4		**1.131**
2010	193	1.007	0		**1.200**
2011	251	1.069	2		**1.322**
2012	200	1.115	9		**1.324**
2013	243	1.257	1		**1.501**
2014	248	1.296	4		**1.548**
2015	240	1.246	4	166	**1.656**
2016	266	1.229	4	163	**1.662**
2017	271	1.360	10	129	**2.251**
2018	311	1.545	4	127	**1.987**
2019	388	1.713	0	152	**2.253**
Gemiddelde groei 2005*–2019	**16%**	**7%**	**-**	**-1%**	**8%**

Tabel 7: Evolutie van aantal ligdagen van riviercruises per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 32: Aantal ligdagen van riviercruises per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Tussen 2005 en 2019 lag het aandeel van ligdagen van riviercruises in Antwerpen tussen 74% en 89% (Figuur 33). Gent registreerde in diezelfde periode tussen 10% en 21% van de ligdagen. Vanaf 2015 had Brussel tussen 6% en 10% van de ligdagen van riviercruises.



Figuur 33: Verdeling van aantal ligdagen van riviercruises onder de Vlaamse en Brusselse havens (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

KORT

- → Het aantal ligdagen van cruiseschepen groeide elk jaar, van 492 in 2005 naar 2.471 in 2019.
- → Het grootste deel van deze ligdagen komt van riviercruiseschepen (92%)
- → Riviercruises blijven in onze havens gemiddeld 1,7 dagen. Zeecruiseschepen blijven gemiddeld 1,1 dag liggen.
- → Antwerpen neemt het grootst aantal ligdagen voor haar rekening in totaal en heeft het grootste aandeel in de aanlopen van riviercruises. Ongeveer 17% van de ligdagen van riviercruises in 2019 werd opgetekend in Gent, zo'n 7% in Brussel.
- → Zeebrugge registreerde het grootste aantal ligdagen van zeecruises. Dit cijfer komt overeen met het aantal aanlopen.

3.3 Aankomsten van cruisepassagiers

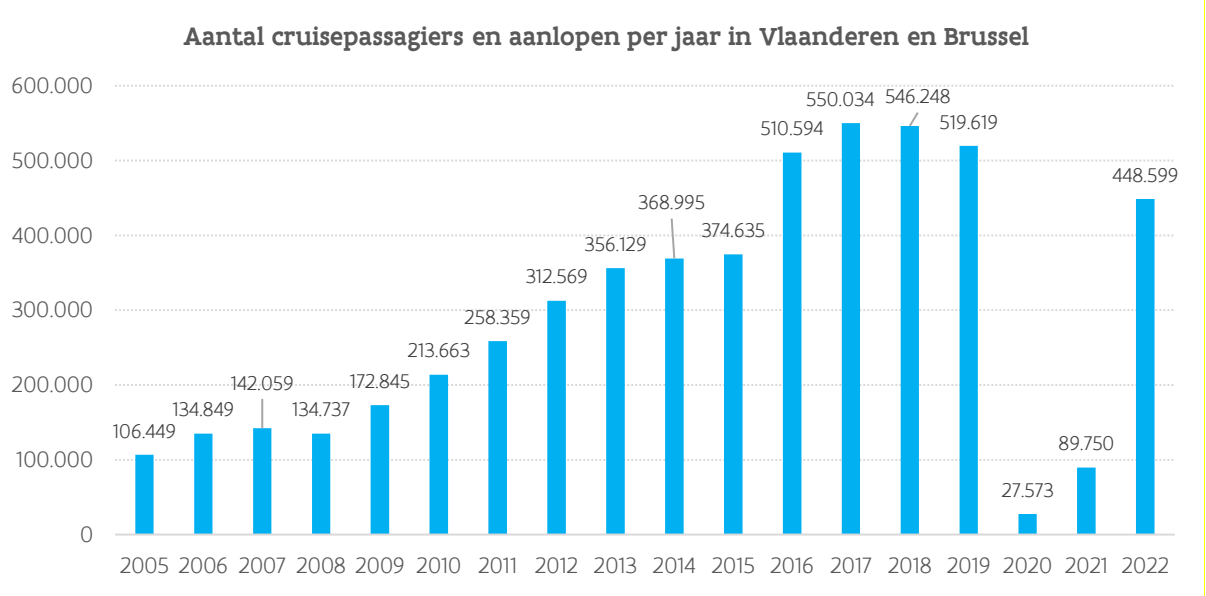
In dit deel wordt de evolutie toegelicht van het aantal cruisepassagiers (afgekort pax.) dat aangekomen is in een van de Vlaamse havens of in Brussel. De Vlaamse en Brusselse havens kennen een laag aantal turn-around cruises. Dit zijn cruises die hun reis starten en eindigen in een bepaalde haven. In de meeste gevallen gaat het om aanlopen in een haven met bezoek aan een toeristische bestemming. Elke passagier in elke haven wordt daarom slechts éénmaal geteld. Het gaat dus niet om passagiersbewegingen van personen die aankomen en vertrekken. Passagiers kunnen in het totaal wel meerdere keren geteld zijn, namelijk in iedere haven die ze bezochten. Zo worden bijvoorbeeld passagiers die tijdens een cruise vertrekken in Brussel en daarna Antwerpen en Gent bezoeken driemaal geteld.

Voor 2019 bezorgden de havens een overzicht van het aantal passagiers per schip. Niet in alle gevallen werd het effectieve aantal passagiers geregistreerd. Daarom werd een inschatting gemaakt op basis van gekende gegevens. Deze wordt toegelicht in hoofdstuk 3.4. Enkel voor 2019 werd deze inschatting gebruikt en niet voor de volledige evolutie aangezien voor de andere jaren geen detailcijfers bekend zijn.

3.3.1 Totaal aantal passagiers

In 2019 werden in Vlaanderen en Brussel samen 519.618 cruisepassagiers geregistreerd, tegenover 106.449 in 2005 (Figuur 34). Het totaal aantal passagiers kent tussen 2005 en 2019 een gemiddelde groei van **13%**. Omwille van de Covid-19 pandemie daalde het totaal aantal passagiers in 2020 naar 33.401.

In 2019 telde ieder schip gemiddeld 380 passagiers maar verder in dit deel worden de verschillen per type en per haven worden toegelicht. Zoals hierboven vermeld kan een passagier meerdere keren worden geteld indien hij of zij meerdere havens bezocht.



Figuur 34: Evolutie van het aantal passagiers van cruiseschepen in de Vlaamse en Brusselse havens (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

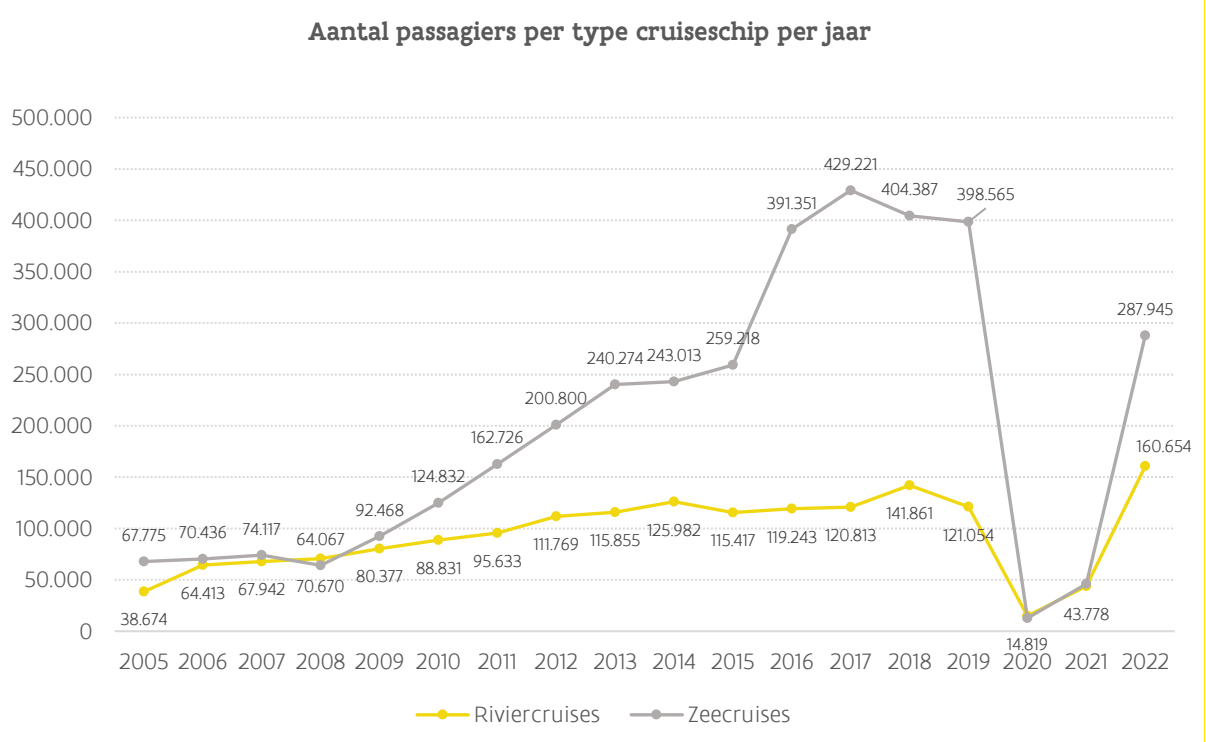
3.3.2 Aantal passagiers per type cruiseschip

Voor passagiers van riviercruises werd in periode 2005-2019 een gemiddelde groei van 10% opgetekend, van 38.674 naar 121.054. Het aantal zeecruisepassagiers groeide in diezelfde periode gemiddeld met 15%, van 67.775 naar 398.565 (Tabel 8). De daling van aantal passagiers tussen 2018 en 2019, voornamelijk bij de riviercruises, valt wellicht te verklaren door een overschatting van het werkelijke aantal passagiers in de jaren voor 2019.

In 2020 daalde het aantal riviercruisepassagiers met 84% omwille van de Covid-19 pandemie. Het aantal zeecruisepassagiers daalde met 96%.

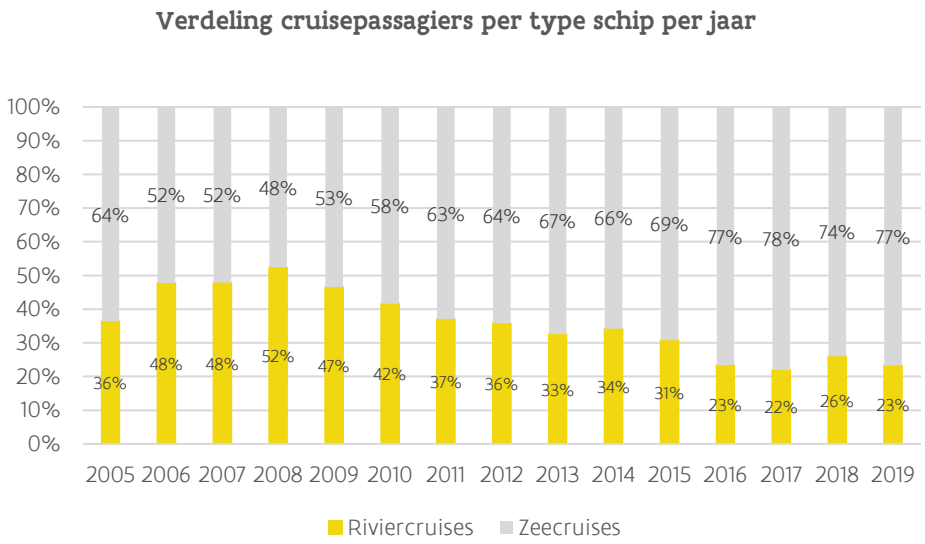
Jaar	Pax riviercruises	Jaarlijkse groei pax riviercruises	Pax zeecruises	Jaarlijkse groei pax zeecruises
2005	38.674		67.775	
2006	64.413	67%	70.436	4%
2007	67.942	5%	74.117	5%
2008	70.670	4%	64.067	-14%
2009	80.377	14%	92.468	44%
2010	88.831	11%	124.832	35%
2011	95.633	8%	162.726	30%
2012	111.769	17%	200.800	23%
2013	115.855	4%	240.274	20%
2014	125.982	9%	243.013	1%
2015	115.417	-8%	259.218	7%
2016	119.243	3%	391.351	51%
2017	120.813	1%	429.221	10%
2018	141.861	17%	404.387	-6%
2019	121.054	-15%	398.565	-1%
2020	14.819	-88%	12.754	-97%
2021	43.778	195%	45.972	260%
2022	160.654	267%	287.945	526%
Gemiddelde groei 2005-2019		**10%**		**13%**

Tabel 8: Evolutie van het aantal passagiers per type cruiseschip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 35: Aantal passagiers per type cruiseschip per jaar (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

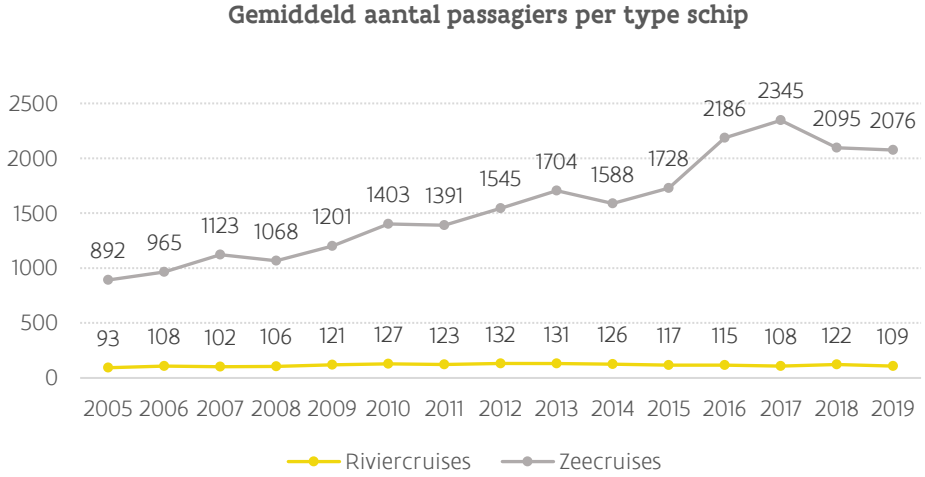
Het aantal passagiers was tussen 2006 en 2009 eerder gelijkmatig verdeeld over beide types, met zelfs iets meer riviercruisepassagiers in 2008 (Figuur 36). In de jaren daarna nam het aandeel van zeecruisepassagiers toe tot 78% in 2017. In 2019 was 77% van alle passagiers afkomstig van een zeecruiseschip, terwijl slechts 15% van alle aanlopen een zeecruiseschip was. 23% van de passagiers was afkomstig van een riviercruiseschip terwijl 85% van alle aanlopen van dit type schip kwam.



Figuur 36: Verdeling van cruisepassagiers per type schip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Vooral het gemiddeld aantal passagiers per zeecruiseschip is doorheen de jaren opmerkelijk gestegen, van 892 in 2005 tot 2.345 in 2017. Niet alleen werden doorheen deze periode steeds grotere schepen gebouwd met meer kajuiten. Een andere mogelijke verklaring zou eveneens een verhoging in bezetting van de schepen kunnen zijn alsook de keuze van rederijen met grotere schepen om meer naar Vlaanderen te komen.

In 2019 had een zeecruiseschip gemiddeld 2.076 passagiers aan boord. Het aantal passagiers per riviercruiseschip blijft doorheen de jaren stabieler, te wijten aan de beperkingen in lengte, breedte en hoogte van deze schepen.



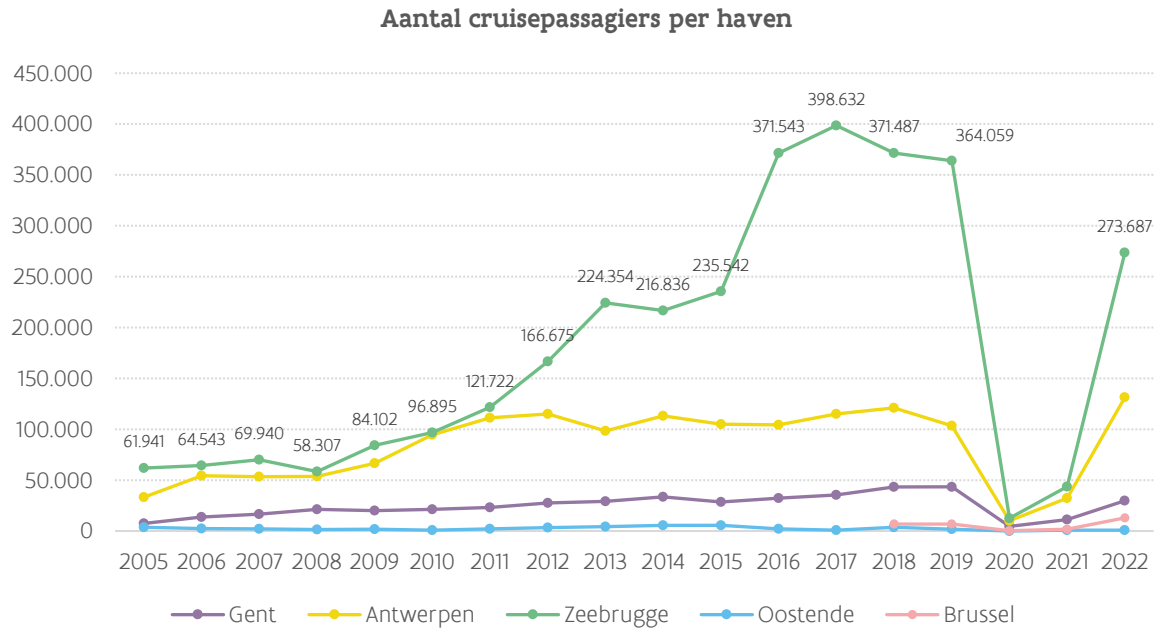
Figuur 37: Gemiddeld aantal passagiers per type schip van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.3.3 Aantal passagiers per haven

Het totaal aantal passagiers kan verder verdeeld worden onder de havens binnen de scope van dit onderzoek. Uit onderstaande tabel kan afgeleid worden dat Zeebrugge telkens het hoogst aantal passagiers registreert. De havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende tekenden tussen 2005 en 2019 een gemiddelde groei in het aantal passagiers van respectievelijk 15%, 13%, 15% en 17% op.

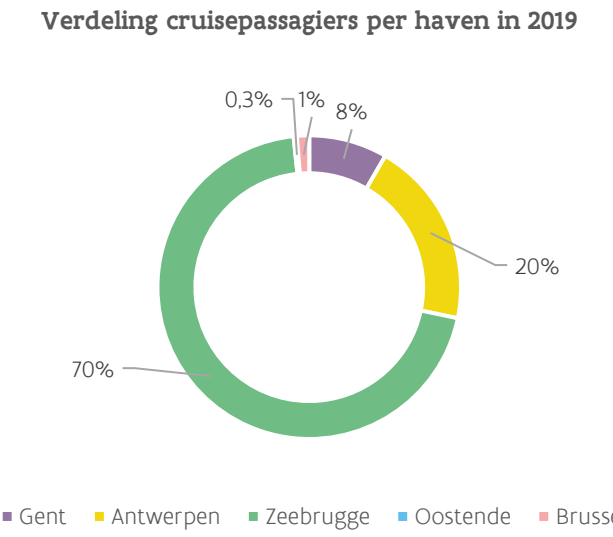
Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Brussel	Totaal pax
2005	7.534	33.170	61.941	3.804		**106.449**
2006	13.634	54.304	64.543	2.368		**134.849**
2007	16.470	53.460	69.940	2.189		**142.059**
2008	21.283	53.674	58.307	1.473		**134.737**
2009	20.140	66.735	84.102	1.868		**172.845**
2010	21.308	94.534	96.895	926		**213.663**
2011	23.235	111.377	121.722	2.025		**258.359**
2012	27.582	114.960	166.675	3.352		**312.569**
2013	29.130	98.257	224.354	4.388		**356.129**
2014	33.480	113.272	216.836	5.407		**368.995**
2015	28.537	104.940	235.542	5.616		**374.635**
2016	32.448	104.485	371.543	2.118		**510.594**
2017	35.418	114.996	398.632	988		**550.034**
2018	43.223	120.991	371.487	3.624	6.923	**546.248**
2019	43.442	103.539	364.059	1.759	6.820	**519.618**
2020	4.558	10.097	12.606	0	312	**27.573**
2021	11.247	32.419	43.500	876	1708	**89.750**
2022	29.695	131.309	273.687	979	12.929	**448.599**
Gemiddelde groei 2005*-2019	**15%**	**13%**	**15%**	**17%**	**28%**	**13%**

Tabel 9: Aantal passagiers per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)
**Groei in de haven van Brussel in 2019 tegenover 2018.*



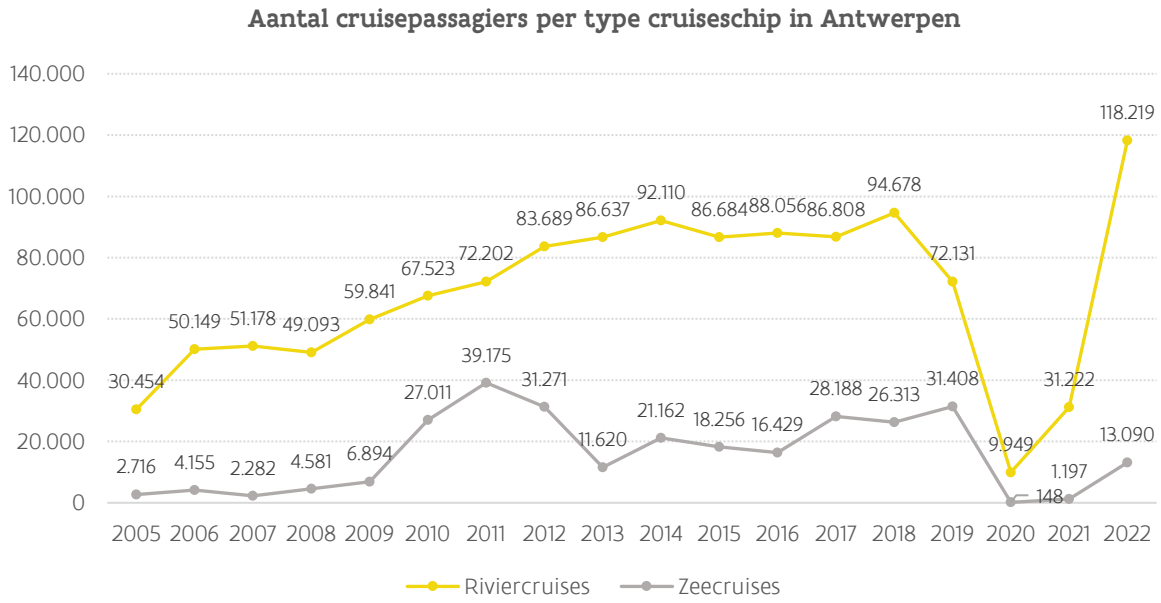
Figuur 38: Aantal cruisepassagiers per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

70% van alle cruisepassagiers werd geregistreerd in Zeebrugge. Ongeveer een vijfde werd geteld in Antwerpen. De andere havens ontvingen elk een kleiner aandeel passagiers dat jaar.

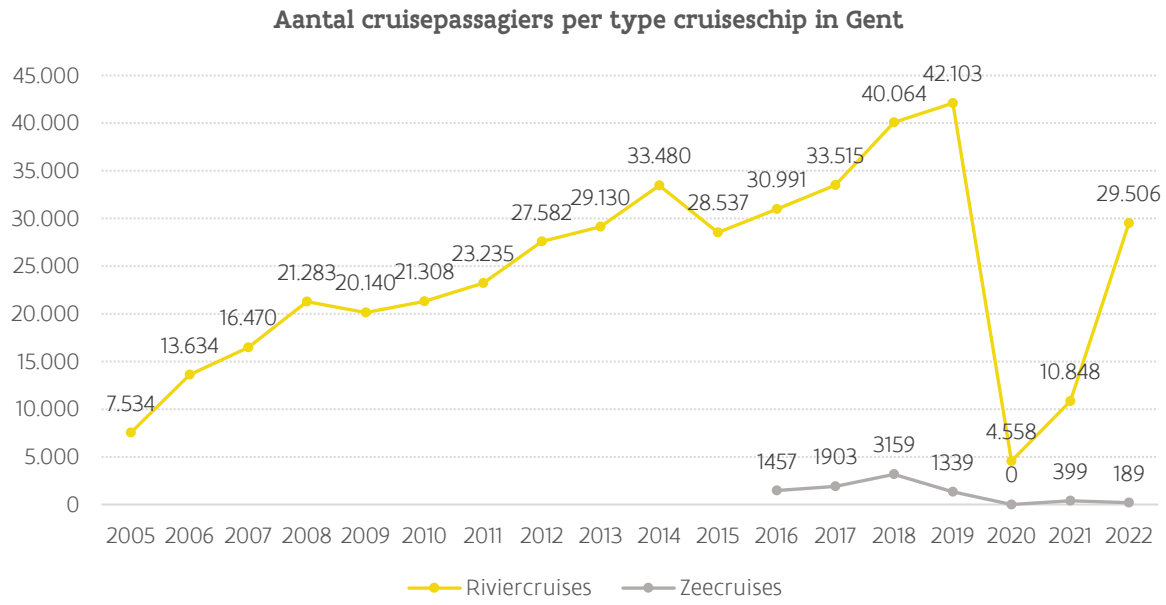


Figuur 39: Verdeling van cruisepassagiers per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

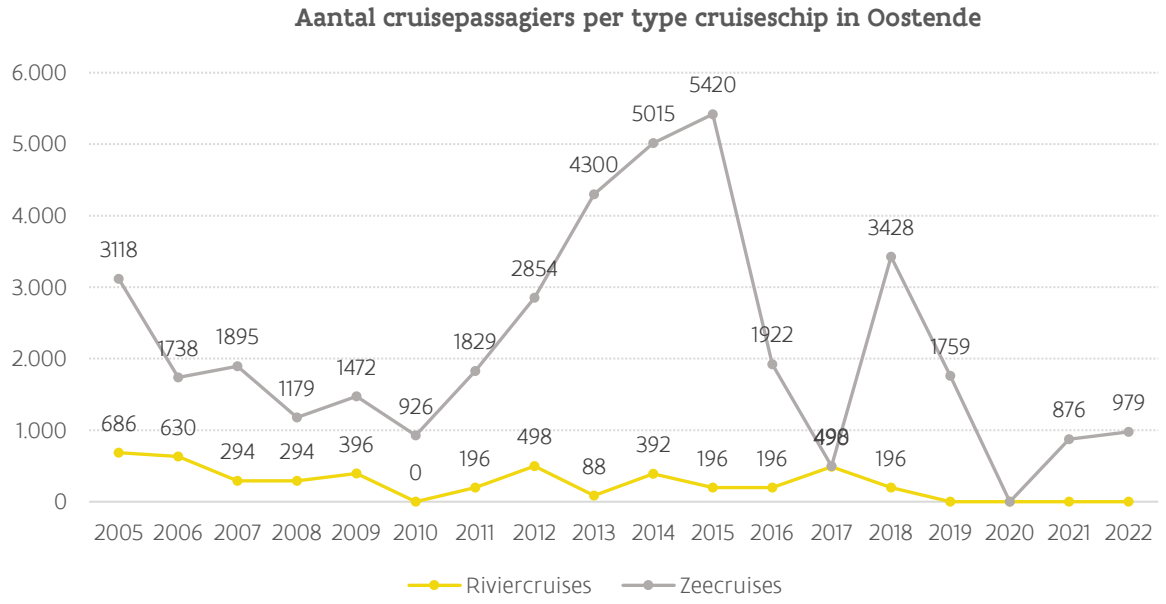
Onderstaande grafieken tonen de evolutie van het aantal passagiers per type cruise in de drie havens die beide types ontvangen.



Figuur 40: Aantal cruisepassagiers per type cruiseschip in Antwerpen (bron: Stadshaven Antwerpen en Port of Antwerp)



Figuur 41: Aantal cruisepassagiers per type cruiseschip in Gent (bron: North Sea Port)



Figuur 42: Aantal cruisepassagiers per type cruiseschip in Oostende (bron: Port of Oostende)

3.3.4 Vergelijking met andere vormen van toerisme

Naast cruisetoeristen verwelkomen deze bestemmingen nog andere bezoekers zoals verblijfstoeristen en dagtoeristen. Om een idee te krijgen over de verhouding tussen deze bezoekers werden de aankomsten van verblijfstoeristen, dagtoeristen (waar mogelijk) en het effectieve aantal cruisepassagiers uit 2019 per bestemming naast elkaar gelegd. Voor havens waarvoor geen data over effectief aantal passagiers beschikbaar is worden de berekende aantallen voor 2019 meegenomen (zie 3.4).

Niet alle cruisepassagiers worden in deze vergelijking meegenomen. Uit onderzoek (Artal-Tur et al., 2018) en navraag bij de Vlaamse havens en touroperators blijkt dat over het algemeen gemiddeld 10% van de zee- en riviercruisetoeristen aan boord blijft, Daarnaast bezoeken niet alle passagiers de bestemming waar hun schip aanmeert. Daarom wordt, op basis van de passagiersbevraging die later in dit rapport aan bod komt, rekening gehouden met het aandeel van cruisepassagiers dat wel degelijk de stad bezoekt waar men aanmeert. Dit is mogelijk voor Antwerpen, Gent en Brugge.

Het aantal dagtoeristen is een veelvoud van het aantal verblijfstoeristen maar is gebaseerd op een inschatting via mobiele data en bevat wellicht ook de aankomsten van de cruisepassagiers zelf. Daarom wordt het aantal cruisepassagiers dat van boord gaat en de stad bezoekt waar men aanmeert afgetrokken van het aantal dagtoeristen. De inschatting van dagtoeristen kan verschillen per bestemming.

Stad	Aandeel Verblijfstoeristen	Aandeel dagtoeristen en dagrecreanten	Aandeel cruisepassagiers	Totaal
Brussel	99,8%	0%*	0%	100%
Brugge	15%	82%	3%	100%
Antwerpen	8%	91%	1%	100%
Gent	10,2%	89,3%	0,5%	100%
Oostende	11,9%	88%	0,04%	100%

Tabel 10: aandeel verblijfstoeristen, dagtoeristen/dagrecreanten en cruisepassagiers per stad (Bron: Toerisme Vlaanderen, stad Brugge, stad Antwerpen, stad Gent, stad Oostende)
**Geen data over dagtoeristen en dagrecreanten beschikbaar*

Het aandeel van cruisetoeristen in de steden is beperkt. In Brugge was 3% van alle bezoekers in 2019 een cruisetoerist. In Antwerpen was dat 1%. In de andere steden was het aandeel van cruisepassagiers nog kleiner.

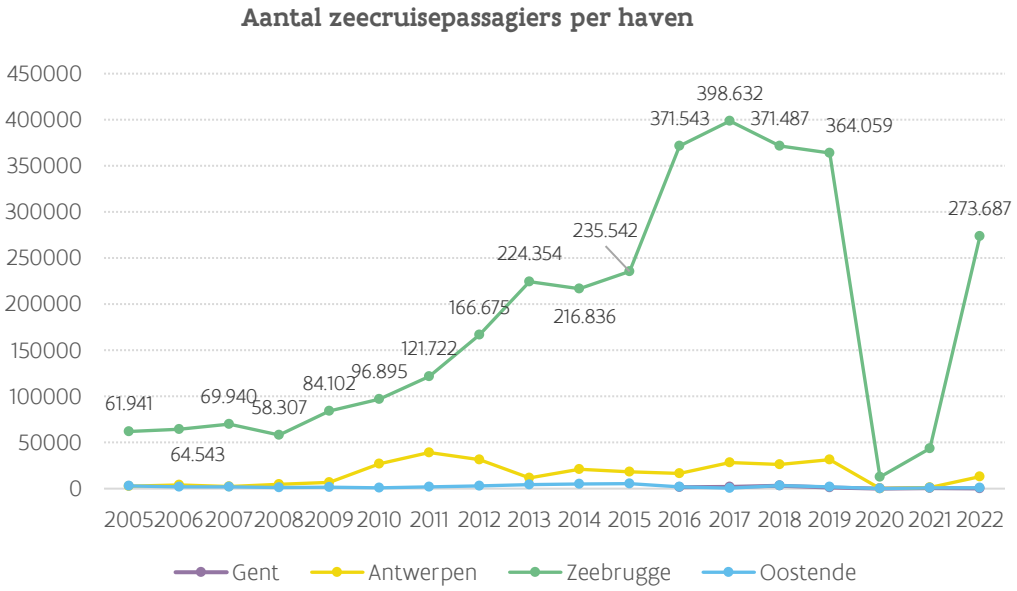
3.3.5 Aantal passagiers van zeecruises

Tabel 11 en Figuur 43 tonen het aantal passagiers van zeecruises in de havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge en Oostende. De haven van Brussel ontvangt geen zeecruiseschepen. Het totaal aantal passagiers van zeecruises in Vlaanderen kende een duidelijke groei van 67.775 in 2005 naar 398.565 in 2019.

Jaar	Gent	Antwerpen	Zeebrugge	Oostende	Totaal pax zeecruises
2005		2.716	61.941	3118	**67.775**
2006		4.155	64.543	1738	**70.436**
2007		2.282	69.940	1895	**74.117**
2008		4.581	58.307	1179	**64.067**
2009		6.894	84.102	1472	**92.468**
2010		27.011	96.895	926	**124.832**
2011		39.175	121.722	1829	**162.726**
2012		31.271	166.675	2854	**200.800**
2013		11.620	224.354	4300	**240.274**
2014		21.162	216.836	5015	**243.013**

2015		18.256	235.542	5420	**259.218**
2016	1.457	16.429	371.543	1922	**391.351**
2017	1.903	28.188	398.632	498	**429.221**
2018	3.159	26.313	371.487	3428	**404.387**
2019	1.339	31.408	364.059	1759	**398.565**
2020	0	148	12.606	0	**12.754**
2021	399	1.197	43.500	876	**45.972**
2022	189	13.090	273.687	979	**287.945**
Gemiddelde groei 2005-2019	**-13%**	**40%**	**15%**	**39%**	**15%**

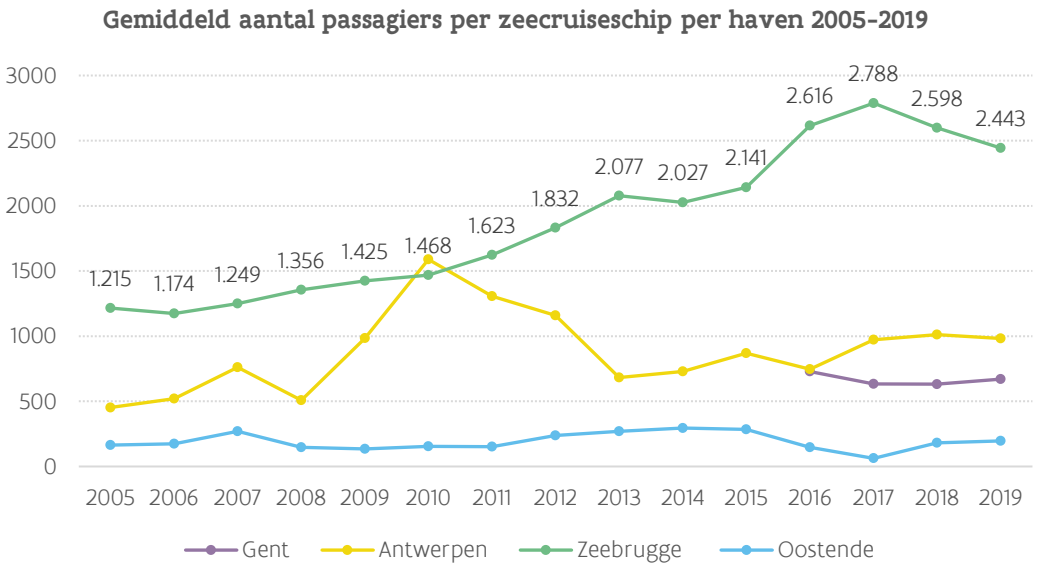
Tabel 11: Aantal passagiers van zeecruiseschepen per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)
**Groei in de haven van Gent in 2019 tot en met 2016.*



Figuur 43: Aantal zeecruisepassagiers per haven (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Het gemiddeld aantal passagiers per zeecruiseschip kent over het algemeen grote verschillen per haven (Figuur 44), Het gemiddeld aantal passagiers in Zeebrugge liep in 2017 op tot 2.788 per schip. In 2019 was dit 2.443. Antwerpen, Gent en Oostende ontvangen telkens schepen met een lager aantal passagiers aan boord. Een zeeschip dat aanmeert in Antwerpen telde in 2019 gemiddeld 982 passagiers, in Gent 670 (gebaseerd op twee aanlopen van eenzelfde schip) en in Oostende 195.

De haven van Antwerpen ontvangt schepen van kleinere omvang omwille van de ligging van het cruiseponton. Zeecruiseschepen meren aan in de stadshaven van Antwerpen in een bocht van de Schelde. Rekening houdend met o.a. getijden en diepgang kunnen enkel schepen van een beperkte grootte hier terecht.



Figuur 44: Gemiddeld aantal zeecruisepassagiers per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

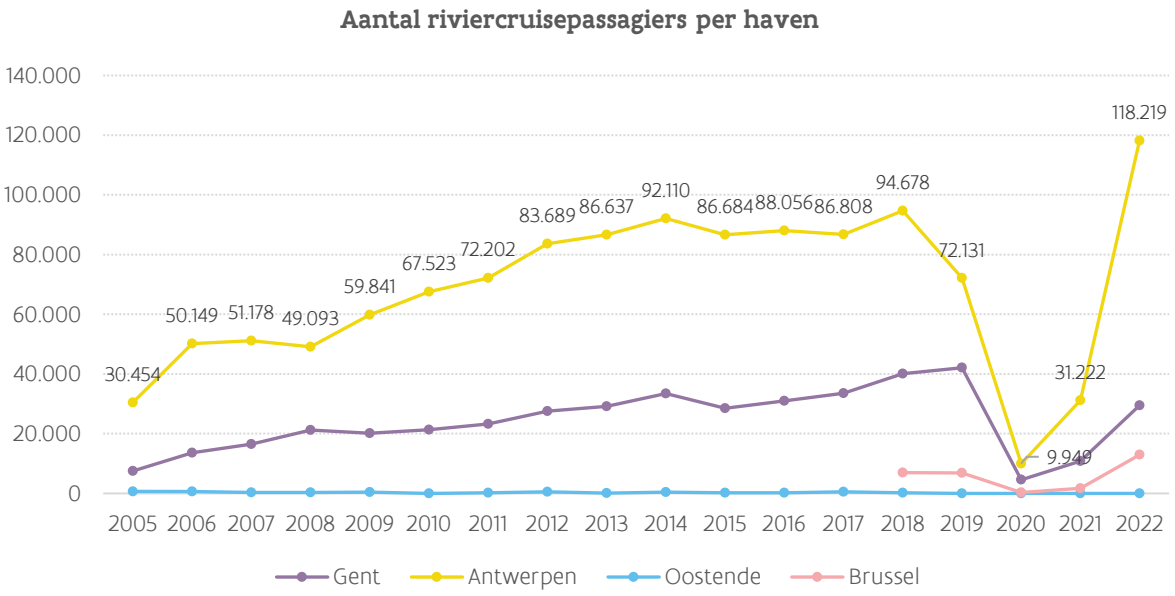
3.3.6 Aantal passagiers van riviercruises

Onderstaande tabel en Figuur 45 tonen het aantal passagiers van riviercruiseschepen in de havens van Gent, Antwerpen, Oostende en Brussel. In Zeebrugge werden geen passagiers van riviercruises geregistreerd. Gent, Antwerpen en Oostende tekenden tussen 2005 en 2019 een gemiddelde groei op van respectievelijk 15%, 8% en 18%.

Jaar	Gent	Antwerpen	Oostende	Brussel	Totaal pax riviercruises
2005	7.534	30.454	686		**38.674**
2006	13.634	50.149	630		**64.413**
2007	16.470	51.178	294		**67.942**
2008	21.283	49.093	294		**70.670**
2009	20.140	59.841	396		**80.377**
2010	21.308	67.523	0		**88.831**
2011	23.235	72.202	196		**95.633**
2012	27.582	83.689	498		**111.769**
2013	29.130	86.637	88		**115.855**
2014	33.480	92.110	392		**125.982**
2015	28.537	86.684	196		**115.417**
2016	30.991	88.056	196		**119.243**
2017	33.515	86.808	490		**120.813**
2018	40.064	94.678	196	6.923	**141.861**
2019	42.103	72.131	0	6.820	**121.054**
2020	4.558	9.949	0	312	**14.819**
2021	10.848	31.222	0	1.708	**43.778**
2022	29.506	118.219	0	12.929	**160.654**
Gemiddelde groei 2005*-2019	**15%**	**8%**	**18%**		**10%**

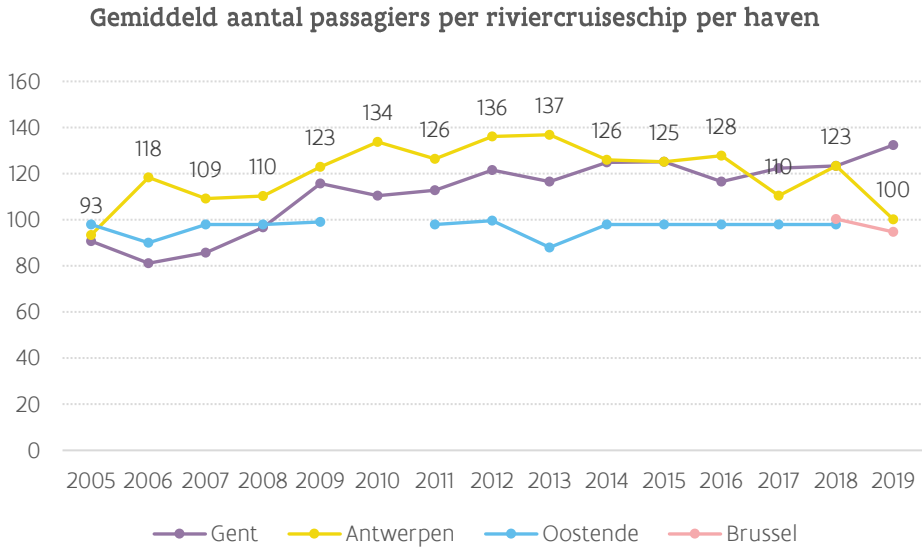
Tabel 12: Aantal riviercruisepassagiers per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

* Vergelijking in Brussel 2018 tegenover 2019



Figuur 45: Aantal riviercruisepassagiers per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Het gemiddelde aantal passagiers per riviercruiseschip verschilt minder van haven tot haven tegenover de zeecruiseschepen. De bepalende factor hierin is de begrenzing in de afmetingen van de riviercruises. Gemiddeld zijn er, over alle havens heen, zo'n 107 passagiers aan boord.



Figuur 46: Gemiddeld aantal riviercruisepassagiers per haven van 2005 tot 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

KORT

- → Het aantal cruisetoeristen groeide van 106.449 in 2005 naar 519.618 in 2019. Omwille van de Covid-19 pandemie zakte dit cijfer in 2020 tot 33.404 passagiers in heel Vlaanderen.
- → 77% van de cruisepassagiers in 2019 is afkomstig van zeecruises, terwijl dit type schip slechts voor 15% van de aanlopen zorgt.
- → Zeebrugge ontvangt het grootste deel van alle passagiers (70% in 2019).
- → Het gemiddelde aantal passagiers van zeecruiseschepen groeide opmerkelijk van 892 in 2005 tot 2.076 in 2019. Wel zijn er verschillen per haven. In Zeebrugge ligt het aantal passagiers per schip veel hoger dan in de andere havens.
- → Het aandeel cruisetoeristen op het geheel van bezoekers in de steden nabij de havens is eerder beperkt. 3% van de bezoekers is Brugge is cruisetoerist. Voor Antwerpen is dat 1%.

3.4 2019 in detail

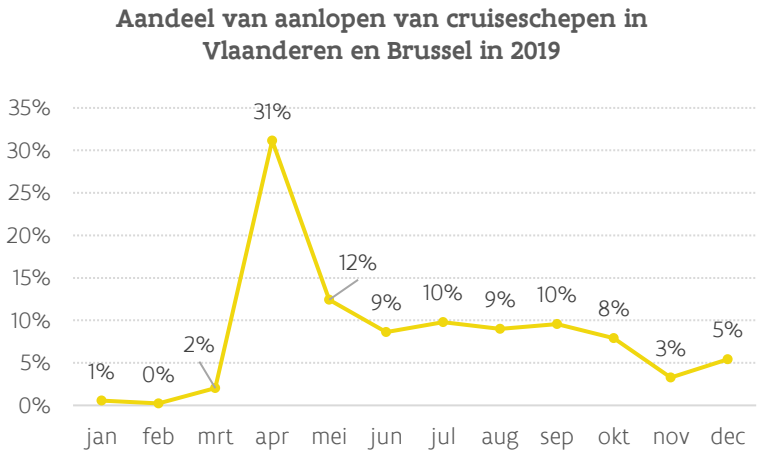
De havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge leverden gedetailleerde informatie aan over elk cruiseschip uit 2019 zoals de naam, aankomst- en vertrektijd en effectief en/of maximum aantal passagiers. Op basis van deze gegevens kon de dataset worden uitgebreid met informatie over de rederij, het bouwjaar, de vlaggenstaat, het volume, de eigenaar, etc. van elk schip. Dit laat ons toe meer te weten te komen over onder andere seizoenaliteit, tijd in de haven en technische specificaties.

3.4.1 Seizoenaliteit

3.4.1.1 Totaal aantal aanlopen in Vlaanderen en Brussel

Zoals te zien in tabel 13 en figuur 47 kent het totaal aantal aanlopen van cruiseschepen in Vlaanderen en Brussel een piekmoment in de maand april. 401 van de 1.302, oftewel 31% van de aanlopen werd in deze maand geregistreerd. Per type schip zijn er echter verschillen op te merken. Deze worden hieronder uitgelicht.

Maand	Totaal aantal cruises
jan	7
feb	3
mrt	26
apr	401
mei	160
jun	111
jul	127
aug	119
sep	128
okt	108
nov	42
dec	70
2019	**1.302**



Tabel 13: Aantal aanlopen van cruiseschepen per maand in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

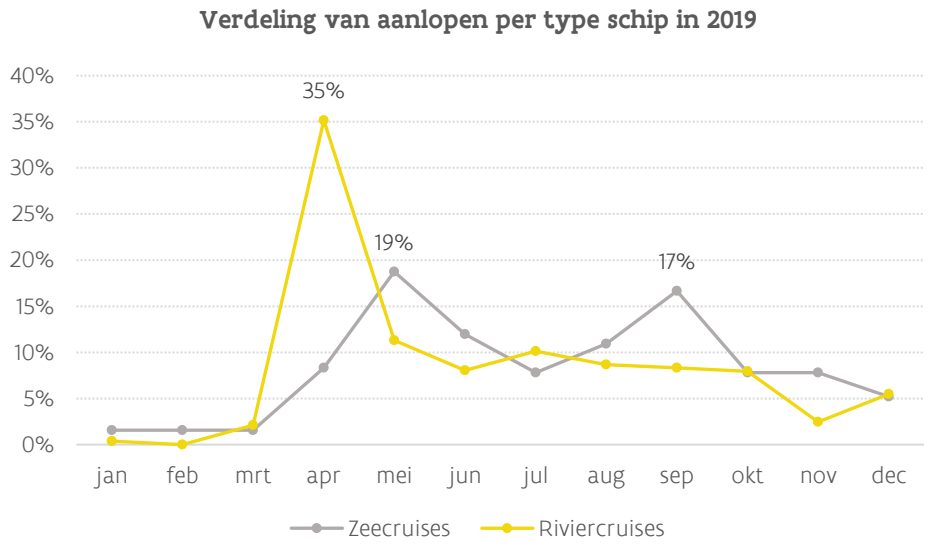
Figuur 47: Aandeel van aanlopen van cruiseschepen per maand in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.1.2 Aanlopen per type cruise

De maanden met het hoogst aantal aanlopen van zee- en riviercruises vallen niet samen. Zoals te zien in tabel 14 en figuur 48 komt een groot deel van de riviercruises langs in april. Bij zeecruises worden twee momenten gedetecteerd, in mei/juni en augustus/september, samen goed voor 59% van alle aanlopen van dit type schip.

Maand	Aantal aanlopen zeecruises	Aantal aanlopen riviercruises	Aandeel van aanlopen zeecruises	Aandeel van aanlopen riviercruises
jan	3	4	2%	0,4%
feb	3		2%	0%
mrt	3	23	2%	2%
apr	16	**385**	8%	**35%**
mei	**36**	124	**19%**	11%
jun	23	88	12%	8%
jul	15	112	8%	10%
aug	21	98	11%	9%
sep	**32**	96	**17%**	9%
okt	15	93	8%	8%
nov	15	27	8%	2%
dec	10	60	5%	5%
Totaal	**192**	1110	**100%**	**100%**

Tabel 14: Aanlopen per type cruiseschip in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 48: Aanlopen per type cruiseschip in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

De 192 aanlopen van zeecruises waren afkomstig van 74 verschillende schepen. Een zeecruiseschip kwam gemiddeld 2,6 keer langs in een van onze bestemmingen. De 1.110 in detail weergegeven aanlopen van riviercruises werden uitgevoerd door 162 schepen. Een riviercruiseschip kwam gemiddeld 6,8 keer langs.

3.4.1.3 Aanlopen per haven en per type

Totaal aantal aanlopen van cruiseschepen per haven in 2019

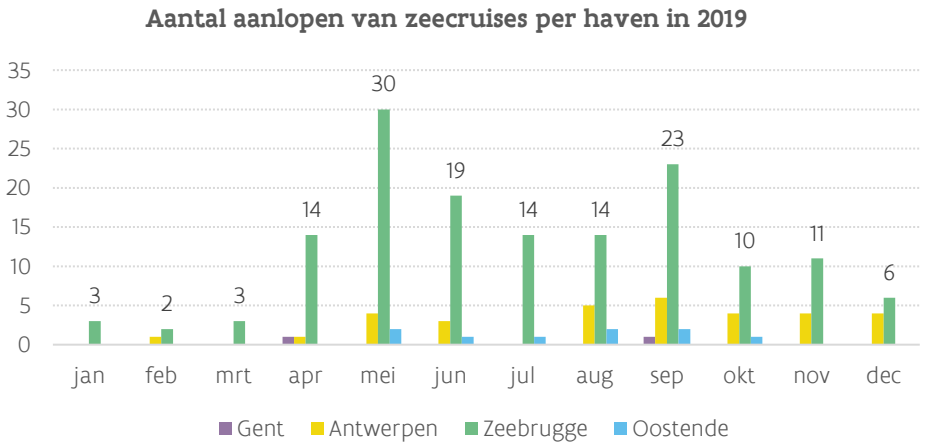
De verschillen in seizoenaliteit per type schip laten zich ook voelen in de havens (tabel 15). Het piekmoment voor de (voornamelijk) riviercruisehavens Antwerpen, Brussel en Gent ligt in april. In Zeebrugge komen in mei en september het hoogst aantal cruiseschepen aan. De aanlopen worden per haven en type schip hieronder verder toegelicht.

Maand	Aanlopen Antwerpen	Aanlopen Brussel	Aanlopen Gent	Aanlopen Zeebrugge	Aanlopen Oostende
jan	0	2	2	3	0
feb	1	0	0	2	0
mrt	0	3	20	3	0
apr	**222**	20	**145**	14	0
mei	87	6	35	**30**	2
jun	69	5	17	19	1
jul	78	4	30	14	1
aug	71	6	25	14	2
sep	81	7	16	**23**	2
okt	70	9	18	10	1
nov	25	3	3	11	0
dec	48	7	9	6	0
Totaal	**752**	**72**	**320**	**149**	**9**

Tabel 15: Aantal aanlopen van cruiseschepen in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Aanlopen van zeecruises per haven in 2019

Zoals hierboven vermeld is in Zeebrugge komt een groot deel van de schepen aan in de maanden mei, juni, augustus en september. 11 van de 32 schepen in Antwerpen kwamen aan in augustus en september.

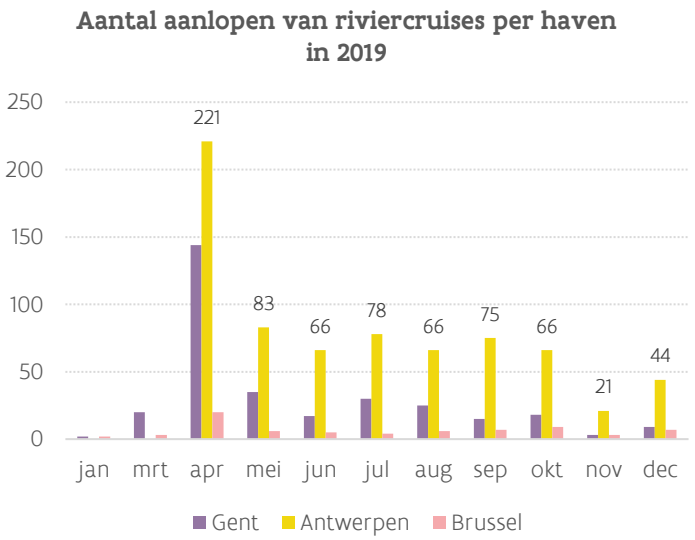


Figuur 49: Aantal aanlopen van zeecruiseschepen per haven in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Aanlopen van riviercruises per haven in 2019

Het grootste deel van deze schepen komt naar Antwerpen, Gent en Brussel in april. Voor Gent betekent dit dat 45% van alle riviercruises aanmeert in april. Het grote aanbod van cruises rond het thema 'tulpenbloei' in Nederland kan een groot deel van dit piekmoment verklaren. Verder in dit rapport worden de cruises en excursies inhoudelijk toegelicht.

Maand	Antwerpen	Gent	Brussel
jan	0%	1%	3%
feb	0%	0%	0%
mrt	0%	6%	4%
apr	**31%**	**45%**	**28%**
mei	12%	11%	8%
jun	9%	5%	7%
jul	11%	9%	6%
aug	9%	8%	8%
sep	10%	5%	10%
okt	9%	6%	13%
nov	3%	1%	4%
dec	6%	3%	10%



Tabel 16: Verdeling van aanlopen van riviercruiseschepen per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Figuur 50: Aantal aanlopen van riviercruises per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.2 Passagiers

Voor 2019 bezorgden de havens een overzicht van het aantal passagiers per schip. Zoals eerder vermeld werd niet altijd het effectieve aantal passagiers geregistreerd. Daarom werd volgende inschatting gemaakt voor:

- Ontbrekende cijfers van het effectief aantal riviercruisepassagiers in Antwerpen en Brussel. Deze werden berekend op basis van de cijfers van Gent. Het maximum aantal passagiers van alle riviercruises in Antwerpen en Brussel werd dan vermenigvuldigd met 80,31%, de gemiddelde bezettingsgraad van riviercruiseschepen in Gent.

$$\frac{Effectief\ aantal\ riviercruisepassagiers\ Gent\ 2019}{Maximum\ aantal\ riviercruisepassagiers\ Gent\ 2019} = 80{,}31\%$$

- Ontbrekende cijfers van het effectief aantal zeecruisepassagiers in Antwerpen. Deze werden berekend op basis van de cijfers van Gent, Oostende en Zeebrugge. Het maximum aantal passagiers van alle zeecruises in Antwerpen werd dan vermenigvuldigd met 108,3%, de gemiddelde bezettingsgraad van schepen in de drie havens. Een bezettingsgraad boven 100% wordt mogelijk gemaakt doordat het maximum aantal passagiers wordt ingeschat op basis van 'lower beds'. Er kunnen meer passagiers aan boord indien ook de uitklapbare bedden worden gebruikt.

$$\frac{Effectief\ aantal\ zeecruisepassagiers\ Gent, Oostende\ en\ Zeebrugge}{Maximum\ aantal\ zeecruisepassagiers\ Gent, Oostende\ en\ Zeebrugge} = 108{,}3\%$$

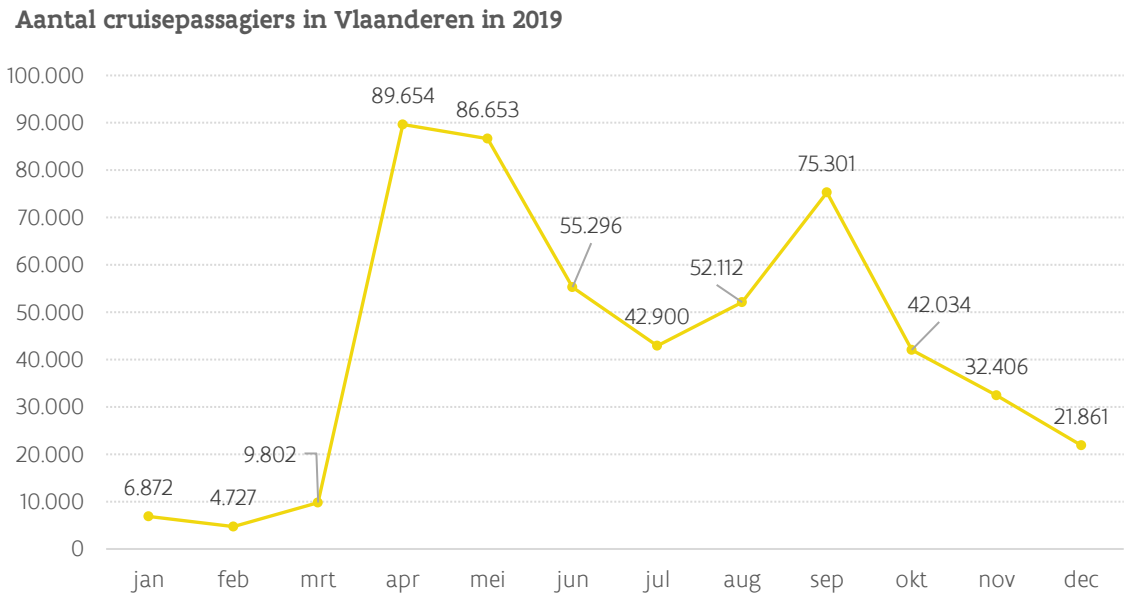
Enkel voor het detailoverzicht van 2019 werd deze inschatting gebruikt en niet voor de volledige evolutie gezien voor de andere jaren geen detailcijfers bekend zijn.

3.4.2.1 Totaal in Vlaanderen en Brussel

Zoals te zien in tabel 17 en figuur 51 kwam een vijfde van alle cruisetoeristen in 2019 in Vlaanderen en Brussel langs in de maand april. April, mei en september samen zijn goed voor 48% van alle passagiers.

Maand	Aantal cruisepassagiers	Aandeel cruisepassagiers
jan	6.872	1%
feb	4.727	1%
mrt	9.802	2%
apr	89.654	17%
mei	86.653	17%
jun	55.296	11%
jul	42.900	8%
aug	52.112	10%
sep	75.301	14%
okt	42.034	8%
nov	32.406	6%
dec	21.861	4%
Totaal	**519.619**	

Tabel 17: Aantal passagiers van cruiseschepen in Vlaanderen in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



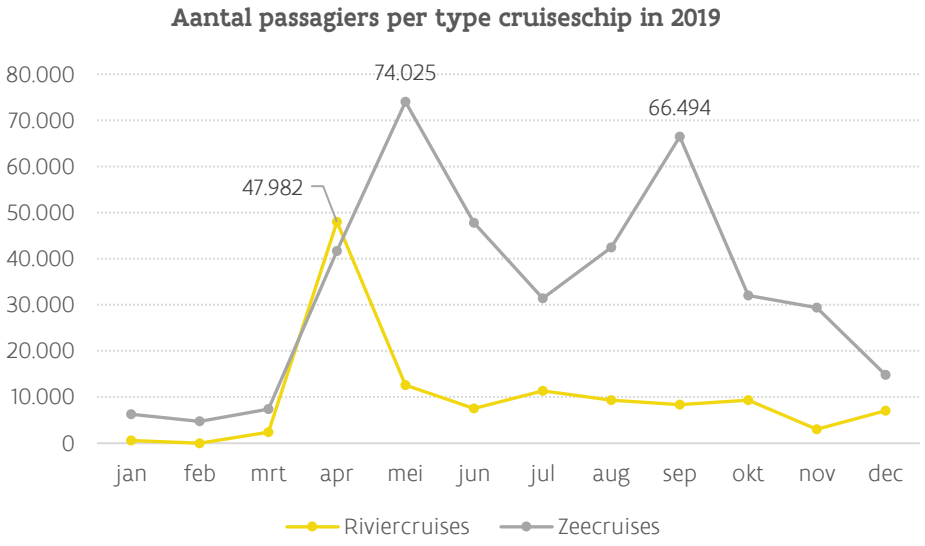
Figuur 51: Aantal passagiers van cruiseschepen in Vlaanderen in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.2.2 Passagiers per type cruise

Net zoals de aanlopen verschillen ook de piekmomenten van passagiers per type schip. De piek van april wordt vooral gevormd door de riviercruisepassagiers. Een groot deel van de zeecruisepassagiers komt aan in mei en september (tabel 18 en figuur 52).

Maand	Aantal pax riviercruises	Aandeel van pax riviercruises	Aantal pax zeecruises	Aandeel van pax zeecruises
jan	559	0,5%	6.313	2%
feb		0,0%	4.727	1%
mrt	2.417	2%	7.385	2%
apr	47.982	**40%**	41.672	11%
mei	12.628	10%	74.025	**19%**
jun	7.537	6%	47.759	12%
jul	11.456	9%	31.444	9%
aug	9.675	8%	42.437	10%
sep	8.808	7%	66.494	**17%**
okt	9.967	8%	32.067	8%
nov	3.008	2%	29.398	7%
dec	7.017	6%	14.844	3%
Totaal	**121.054**	**100%**	**398.565**	**100%**

Tabel 18: Aantal en aandeel zee- en riviercruisepassagiers in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 52: Aantal zee- en riviercruisepassagiers in Vlaanderen en Brussel in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.2.3 Passagiers per haven en per type

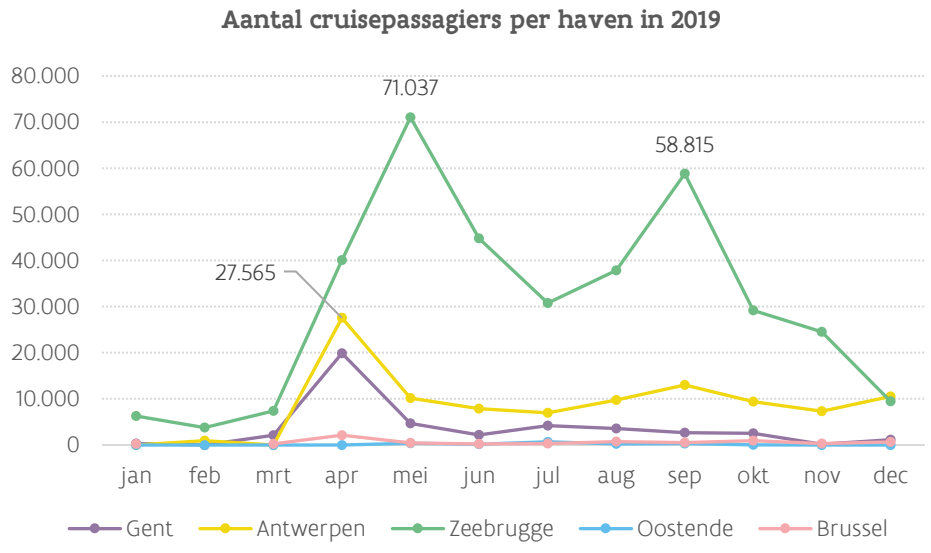
Aantal passagiers van cruiseschepen per haven in 2019

Overeenkomstig met het aantal aanlopen ontvangen de havens hun passagiers is de maand april (Antwerpen, Brussel en Gent) of mei en juni (Zeebrugge). In Oostende werd het hoogst aantal passagiers geregistreerd in juli (tabel 19 en figuur 53)

Dit betekent dat in Antwerpen 27% van alle passagiers aankomt in april. Voor Brussel is dat 31% en voor Gent 46%. Zeebrugge ontvangt in mei 20% van alle cruisepassagiers en in september nog eens 16%. Oostende ontving 39% van de passagiers in de maand juli.

Maand	Antwerpen	Brussel	Gent	Oostende	Zeebrugge
jan	0	247	312	0	6.313
feb	953	0	0	0	3.774
mrt	0	276	2.141	0	7.385
apr	**27.565**	**2.136**	**19.887**	0	40.065
mei	10.139	443	4.663	370	**71.037**
jun	7.884	230	2.193	178	44.811
jul	6.967	312	4.178	**694**	30.750
aug	9.744	700	3.549	221	37.898
sep	13.018	528	2.660	280	**58.815**
okt	9.392	944	2.528	16	29.154
nov	7.332	345	177	0	24.552
dec	10.545	657	1.154	0	9.505
Totaal	**103.539**	**6.820**	**43.442**	**1.759**	**364.059**

Tabel 19: Aantal passagiers van cruiseschepen in de Vlaamse en Brusselse havens (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



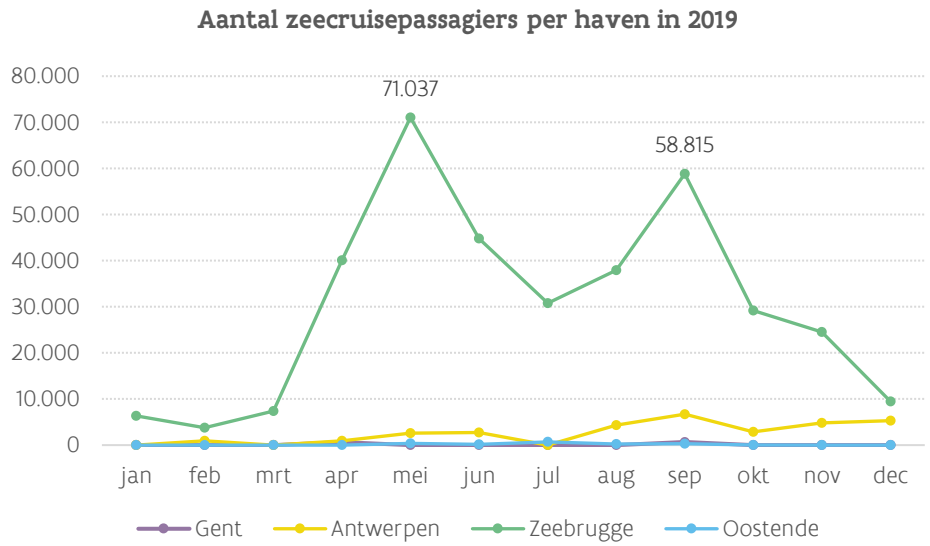
Figuur 53: Aantal passagiers van cruiseschepen in de Vlaamse en Brusselse havens (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Aantal passagiers van zeecruises per haven in 2019

Binnen het segment van de zeecruises valt op te maken dat het hoogst aantal passagiers in Antwerpen geregistreerd werd in augustus, september, november en december, goed voor 67% van het totaal aantal zeecruisepassagiers in deze stad.

Maand	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge
jan	0	0	0	6.313
feb	953	0	0	3.774
mrt	0	0	0	7.385
apr	953	654	0	40.065
mei	2.618	0	370	71.037
jun	2.770	0	178	44.811
jul	0	0	694	30.750
aug	4.318	0	221	37.898
sep	6.714	685	280	58.815
okt	2.897	0	16	29.154
nov	4.846	0	0	24.552
dec	5.339	0	0	9.505
Totaal	**31.408**	**1.339**	**1.759**	**364.059**

Tabel 20: Aantal zeecruisepassagiers in de Vlaamse havens in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)



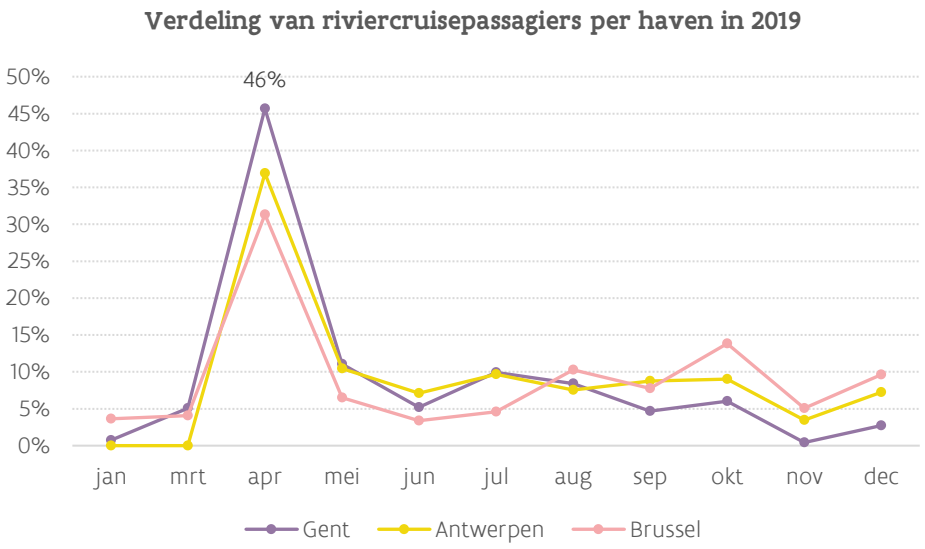
Figuur 54: Aantal zeecruisepassagiers in de Vlaamse havens in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Aantal passagiers van riviercruises per haven in 2019

Wat betreft de riviercruises valt op dat het hoogst aantal passagiers in Antwerpen, Brussel en Gent geregistreerd werd in april (tabel 21 en figuur 55), goed voor respectievelijk 37%, 31% en 46% van het totaal aantal riviercruisepassagiers in deze steden. In Brussel werden geen zeecruisepassagiers geteld en komt dit cijfer dus overeen met het totaal aantal passagiers.

Maand	Antwerpen	Brussel	Gent
jan	0	247	312
feb	0	0	0
mrt	0	276	2.141
apr	**26.612**	**2.136**	**19.233**
mei	7.522	443	4.663
jun	5.113	230	2.193
jul	6.967	312	4.178
aug	5.427	700	3.549
sep	6.304	528	1.975
okt	6.495	944	2.528
nov	2.486	345	177
dec	5.206	657	1.154
Totaal	**72.131**	**6820**	**42.103**

Tabel 21: Aantal riviercruisepassagiers per haven in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)



Figuur 55: Verdeling van riviercruisepassagiers in de Vlaamse en Brusselse havens in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.3 Rederijen en operatoren

In 2019 kozen 66 rederijen en operatoren Vlaanderen of Brussel als bestemming binnen ten minste één van hun cruiseprogramma's. Onder operatoren horen de bedrijven die een schip charteren zoals All Ways Cruises en Rivages du Monde.

Vijf van hen bezochten onze contreien zowel met zee- als riviercruiseschepen (Phoenix Reisen, Viking Cruises, Saga Cruises, Crystal Cruises en TUI Cruises). In dit onderdeel wordt toegelicht welke rederijen in 2019 Vlaanderen en Brussel bezochten en wat hun specifieke kenmerken zijn. In deel 3.4 wordt toegelicht in welke segmenten deze rederijen zich bevinden.

3.4.3.1 Zeecruiserederijen- en operatoren per haven

In 2019 werden 30 verschillende zeecruiserederijen geteld. 24 daarvan bezochten de haven van Zeebrugge. In Antwerpen werden 8 verschillende rederijen geteld, in Oostende 7 en in Gent één.

Tabel 22 geeft een overzicht weer van alle zeecruiserederijen die in 2019 de Vlaamse havens bezochten en hun aantal aanlopen.

Aida Cruises, P&O Cruises en Fred Olsen Cruise Line passeerden in totaal het vaakst met hun schepen in de havens. Samen zijn ze goed voor 36% van alle aanlopen van zeecruiseschepen in 2019 (Aida Cruises 17%, P&O Cruises 12%, Fred Olsen Cruise Lines 7%). Wel vallen in de havens onderling een aantal verschillen op. Zo goed als alle aanlopen van Aida Cruises gebeurden in Zeebrugge. Fred. Olsen Cruise Line gaat het vaakst naar Antwerpen. Oostende ontvangt een aantal rederijen die nergens anders aanmeren.

Rederij	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal
Aida Cruises	2			30	**32**
P&O Cruises				23	**23**
Fred Olsen Cruise Line	10	2		2	**14**
CMV*	7			3	10
Norwegian Cruise Line				10	10
MSC Cruises				8	8
Phoenix Reisen	4			3	7
Princess Cruises				7	7
Celebrity Cruises				6	6
Cunard Line				6	6
Holland America Line-Hal				6	6
Regent Seven Seas Cruises				6	6
Costa Cruises				5	5
Rivages du Monde/All Ways Cruises			1	4	5
Royal Caribbean				5	5
Seabourn Cruise Lines	2			3	5
TUI Cruises				5	5
Ponant	2		2		4
Hapag Lloyd Cruises	4				4
Viking Cruises				4	4
Azamara Cruises	1		1	1	3
Oceania Cruises Inc				3	3
Saga Cruises				3	3
Marella Cruises				3	3
Windstar Cruises			2		2

Crystal Cruises				1	1
Mystic Cruises SA				1	1
Sea Cloud Cruises			1		1
Silversea Cruises				1	1
Stad Amsterdam			1		1
Variety Cruises			1		1
Totaal	**32**	**2**	**9**	**149**	**192**

Tabel 22: Aanlopen van zeecruiserederijen per haven in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)
** Rederij CMV werd in 2020 failliet verklaard*

Heel wat cruiserederijen behoren tot een overkoepelende organisatie. Een groot deel van de zeecruisemarkt is in handen van drie operatoren. In 2020 vervoerde Carnival Corporation & PLC 47,4% van alle zeecruisepassagiers wereldwijd, Royal Caribbean Cruise Ltd 23% en Norwegian Cruise Line Holdings Ltd (9,5%). Zij hebben volgende rederijen in portefeuille (Syriopoulos et al, 2020):

- Carnival Corporation & PLC
  - → Aida
  - → Carnival
  - → Costa
  - → Cunard
  - → Holland-America Line
  - → P&O Cruises
  - → Princess
  - → Seabourn
- Royal Caribbean Ltd
  - → Azamara
  - → Celebrity
  - → Royal Caribbean
  - → Silversea
  - → Joint-venture met TUI Cruises
- Norwegian Cruise Line Ltd
  - → Norwegian
  - → Oceania Cruises
  - → Regent Seven Seas

Zo'n 84 van de 192 zeecruiseschepen die Vlaanderen bezochten behoren tot de groep van Carnival Cruises & PLC, goed voor 44% van alle aanlopen. 23 aanlopen (12%) hoorden toe aan Royal Caribbean Ltd, de schepen van TUI inbegrepen. De groep Norwegian Cruise Line Holdings Ltd werd vertegenwoordigd door 19 aanlopen (10%).

3.4.3.2 Riviercruiserederijen- en operatoren per haven

In 2019 werden 41 verschillende riviercruiserederijen geteld in Vlaanderen en Brussel (waarvan motorpassagiersschepen samengeteld werden). Antwerpen kreeg ze allemaal over de vloer. In Brussel waren dat er 17. Gent telde 30 verschillende rederijen.

Tabel 23 geeft een overzicht van alle riviercruiserederijen die in 2019 de havens bezochten. Bovenaan de lijst staan motorpassagiersschepen als rederij. Het gaat hier meestal om kleinere, oudere binnenschepen voor vracht (barges) die omgebouwd zijn tot cruiseschip, in bezit van en/of uitgebaat door een kleine crew. Deze schepen zijn vaak basic tot comfortabel ingericht. Deze cruises worden onder andere aangeboden op tal van websites zoals boatbiketours.com, europeanwaterways.com, etc.

Deze motorpassagiersschepen worden gevolgd door Phoenix Reisen en Arosa Flussschiff GmbH. Samen zijn ze goed voor 35% van alle aanlopen van riviercruiseschepen in 2019 (motorpassagiersschepen 18%, Phoenix Reisen 9%, Arosa Flussschiff GmbH 8%). Wel vallen een aantal verschillen per haven op. Zo goed als alle aanlopen van de motorpassagiersschepen gebeurden in Antwerpen. Deze haven heeft vaak ook het grootste aandeel in aanlopen per rederij. Viking River Cruises, Ama Waterways en Gate 1 Travel passeren wel vaker in Gent dan in Antwerpen.

Rederij	Antwerpen	Brussel	Gent	Totaal
Motorpassagiersschepen	191	7	3	**201**
Phoenix Reisen	54		43	**97**
Arosa Flussschiff GmbH	52		37	**89**
1Avista Reisen Kreuzfahrten	37	11	31	79
Viking River Cruises	19		26	45
Tauck River Cruises	20	8	14	42
Riviera Travel UK	23	1	15	39
Amadeus River Cruises	21		14	35
AmaWaterways	16		19	35
CroisiEurope River Cruises	27	6	2	35
Gate 1 Travel	13		16	29
Grand Circle Cruise Line	21		8	29
Feenstra Rijn Lijn	20		7	27
Sijfa Cruises	13	13		26
Avalon Waterways	12		11	23
Scenic Cruises	23			23
Vantage Cruise Line	11	1	10	22
Saga Cruises	9	6	4	19
VIVA cruises	11		8	19
GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten	6	6	6	18
DCS Touristik	12	1	3	16
Uniworld River Cruises	8	2	6	16
Crystal River Cruises	6	1	6	13
Excellence Flussreisen	7		6	13
Newmarket Holidays	9	3	1	13
Teeming River Cruises	7		6	13
Plantours Kreuzfahrten	8		4	12
Crucemundo	5	3	3	11

European Waterways Barge Cruises	9			9
Nicko Cruises	9			9
Titan Travel	4		4	8
Thurgau Travel	3	1	3	7
Emerald Waterways	6			6
Nationale Vereniging De Zonnebloem	6			6
TUI River Cruises	5			5
Nederlandsche Rijnvaartvereeniging NV	3	1	1	5
Kras Reizen*	3		1	4
Select Voyages	4			4
Stichting Varende Recreatie	4			4
Shearings Holidays	2	1		3
Onbekend	1			1
Totaal	**720**	**72**	**318**	**1.110**

Tabel 23: Aanlopen van riviercruisemaatschappijen per haven in 2019 (Bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

*Kras Reizen werd TUI in 2021

De top drie voor elke haven apart ziet er als volgt uit:

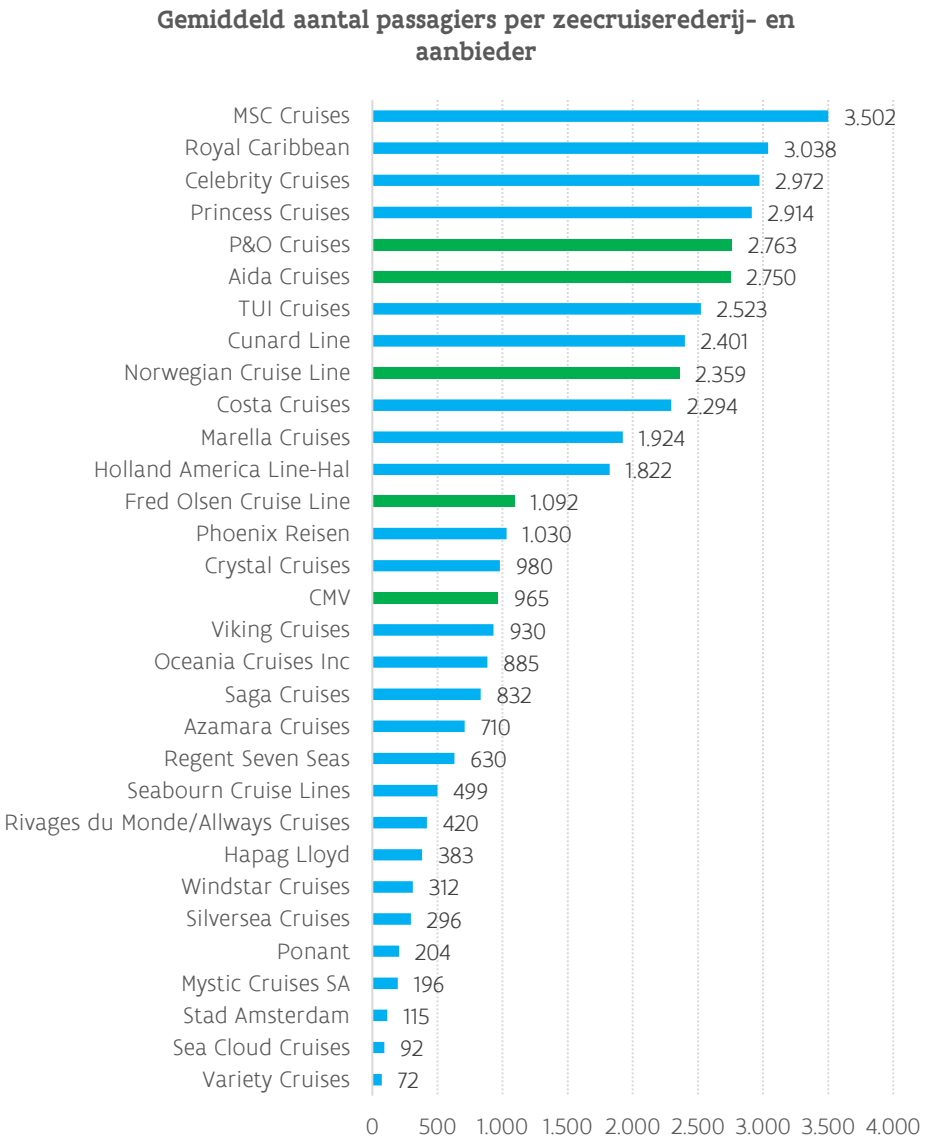
- Antwerpen
  - → Motorpassagiersschepen (alle aanbieders)
  - → Phoenix Reisen
  - → Arosa
- Gent
  - → Phoenix Reisen
  - → Arosa
  - → 1Avista
- Brussel
  - → Sijfa
  - → 1Avista
  - → Tauck River cruises

3.4.3.3 Aantal passagiers per rederij/operator

Rederijen hebben in hun vloot vaak eenzelfde type schip. Zowel voor zee- als riviercruises werd daarom per rederij een inschatting gemaakt van de gemiddelde capaciteit van de schepen die in 2019 Vlaanderen of Brussel bezochten.

Gemiddeld aantal passagiers per zeecruiserederij

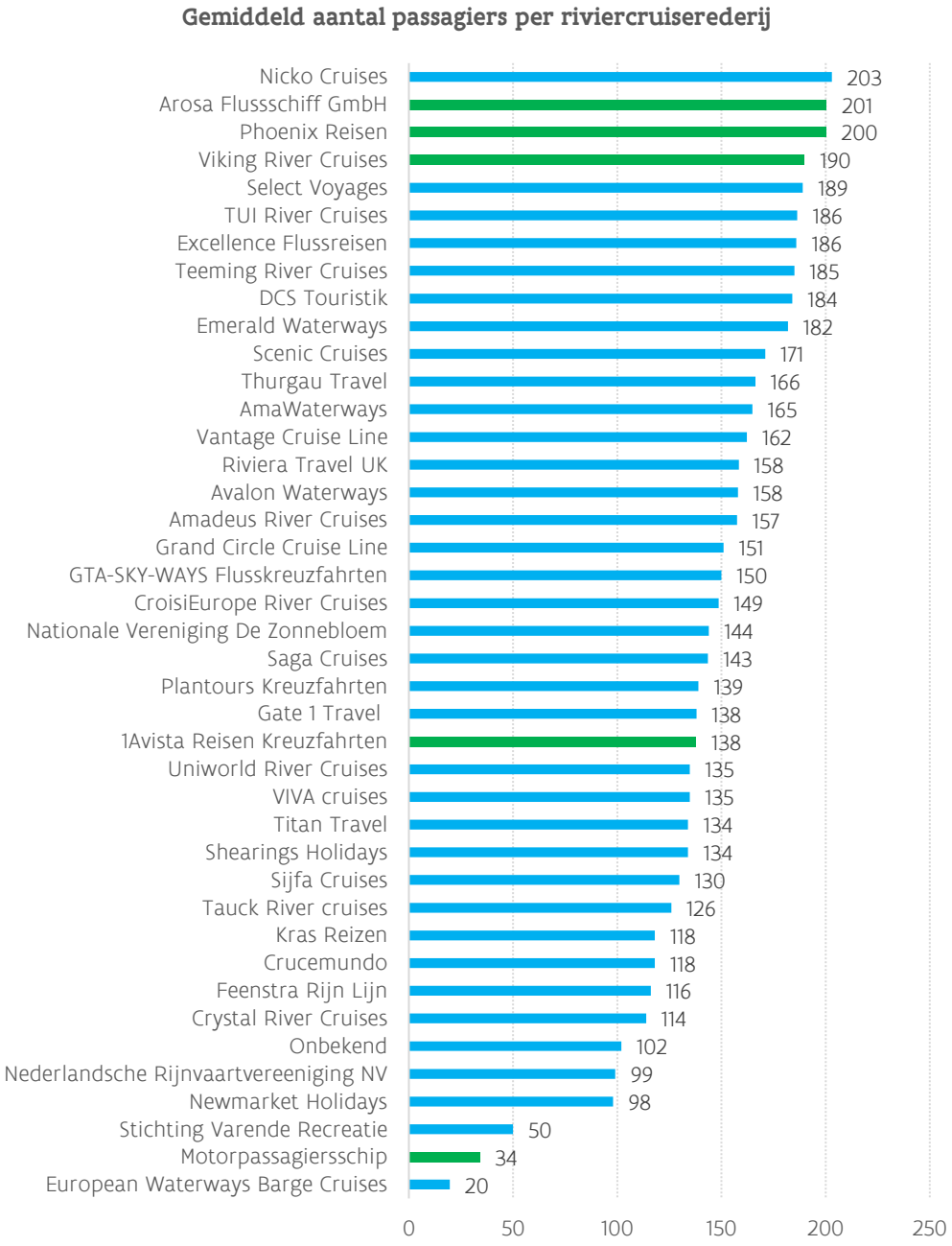
Zoals te zien in figuur 56 hebben de rederijen MSC, Royal Carribean, Celebrity Cruises, Princess Cruises en P&O gemiddeld het hoogst aantal passagiers aan boord. Het laagst aantal reizigers was te vinden op de schepen van Variety Cruises, Sea Cloud Cruises, Stad Amsterdam, Mystic Cruises en Ponant. De rederijen met het hoogst aantal aanlopen zijn aangeduid in groen.



Figuur 56: Gemiddeld aantal passagiers per rederij
(bron: bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Gemiddeld aantal passagiers per riviercruiserederij

Figuur 57 toont het gemiddeld aantal passagiers per riviercruiserederij. Nicko Cruises, Arosa Flussschiff en Phoenix Reisen hebben gemiddeld zo'n 200 passagiers aan boord. Stichting Varende Recreatie, de motorpassagiersschepen en European Waterways Barge Cruises hebben zo'n 20 tot 50 reizigers aan boord. Stichting Varende Recreatie richt zich op mensen met een beperking en neemt daardoor minder passagiers mee op reis. De rederijen met het hoogst aantal aanlopen zijn ingekleurd in groen.



Figuur 57: Gemiddeld aantal passagiers van riviercruiserederijen (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

3.4.3.4 Ligtijd per rederij/operator

De aankomst- en vertrektijden van elk schip laten toe de ligtijd onder de loep te nemen en te bekijken op het niveau van elke rederij.

Ligtijd van zeecruiserederijen algemeen

Een zeecruiseschip blijft gemiddeld 12 uur en 15 minuten aangemeerd in de Vlaamse havens. Er valt een duidelijk verschil op te merken in de rederijen onderling. De schepen van Fred Olsen Cruise Line, Hapag Lloyd Cruises en Saga Cruises blijven gemiddeld het langst. De rederijen Ponant, Windstar Cruises en Sea Cloud Cruises maken gemiddeld de kortste bezoeken. De rederij Stad Amsterdam werd niet in deze tabel opgenomen wegens een zeer hoge ligtijd ten gevolge van een evenement.

Tabel 24: Gemiddelde ligtijd per zeecruiserederij (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Rederij	Gemiddelde ligtijd
Fred Olsen Cruise Line	22:06
Hapag Lloyd Cruises	21:44
Saga Cruises	13:16
Variety Cruises	13:00
Norwegian Cruise Line	12:12
Seabourn Cruise Lines	12:09
Cunard Line	11:59
Princess Cruises	11:59
Aida Cruises	11:59
Crystal Cruises	11:56
Rivages du Monde/All Ways Cruises	11:55
Holland America Line-Hal	11:54
Costa Cruises	11:21
P&O Cruises	11:16
Seven Seas Cruises	11:11
MSC Cruises	11:02
CMV	10:56
TUI Cruises	10:56
Azamara Cruises	10:47
Royal Caribbean	10:33
Silversea Cruises	10:30
Oceania Cruises Inc	10:21
Phoenix Reisen	10:10
Celebrity Cruises	10:05
Mystic Cruises SA	9:01
Viking Cruises	8:42
Ponant	8:30
Windstar Cruises	7:00
Sea Cloud Cruises	5:30

Zo goed als alle zeecruiseschepen komen aan in de haven 's ochtends tussen 4u en 11u, waarvan het grootste deel tussen 4u en 9u. Zowat driekwart van alle schepen vertrekt weer tussen 17u en 20u.

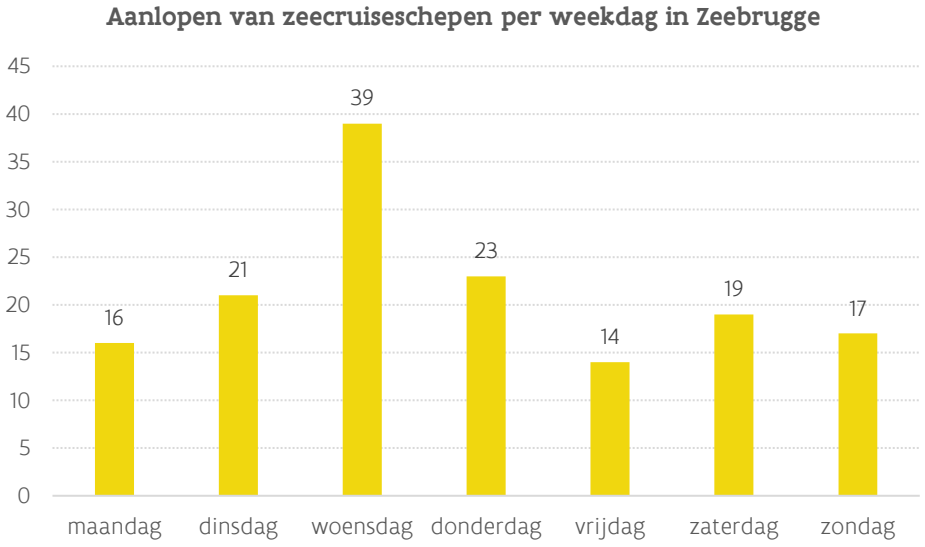
Ligtijd van zeecruiserederijen per haven

Ook per haven zijn er verschillen in ligtijd op te merken. Onderaan tabel 25 is te zien dat zeecruiserederijen gemiddeld het langst verblijven in Antwerpen (meer dan 18 uur). Ook per rederij zijn er verschillen naargelang de haven. Zo blijven bijvoorbeeld Aida Cruises en Fred Olsen Cruise Line aanzienlijk langer in Antwerpen dan in Gent of Zeebrugge. Bij Azamara Cruises en Seabourn Cruise Lines is het verschil per haven dan weer kleiner.

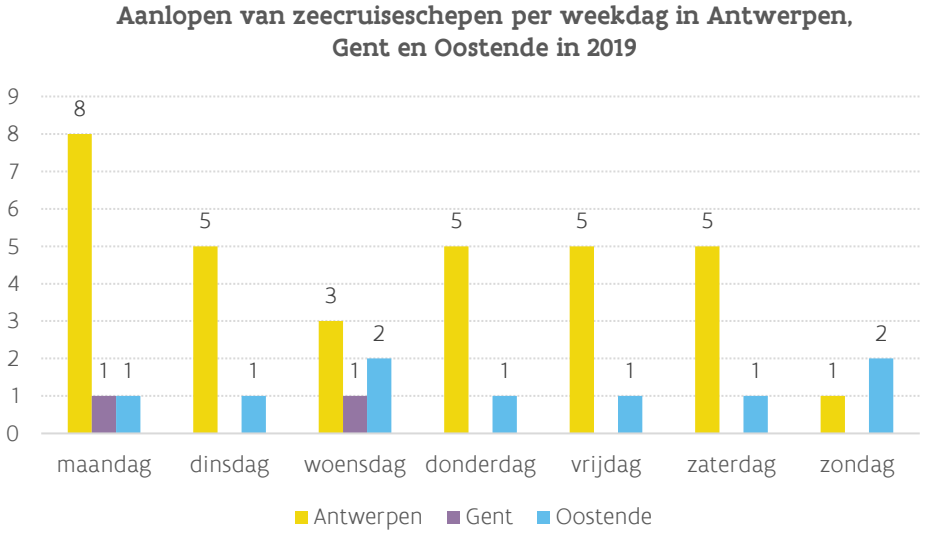
Rederij	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge
Fred Olsen Cruise Line	25:57	11:36		13:24
Hapag Lloyd Cruises	21:44			
Saga Cruises				13:16
Variety Cruises			13:00	
Norwegian Cruise Line				12:12
Seabourn Cruise Lines	13:00			11:35
Cunard Line				11:59
Princess Cruises				11:59
Aida Cruises	34:00			10:30
Crystal Cruises				11:56
Rivages du Monde/All Ways Cruises			21:00	9:39
Holland America Line-Hal				11:54
Costa Cruises				11:21
P&O Cruises				11:16
Seven Seas Cruises				11:11
MSC Cruises				11:02
CMV	11:30			9:38
TUI Cruises				10:56
Azamara Cruises	12:00		11:00	9:21
Royal Caribbean				10:33
Silversea Cruises				10:30
Oceania Cruises Inc				10:21
Phoenix Reisen	10:45			9:00
Celebrity Cruises				10:05
Mystic Cruises SA				9:01
Viking Cruises				8:42
Ponant	10:15		6:45	
Windstar Cruises			7:00	
Sea Cloud Cruises			5:30	
Gemiddelde ligtijd per haven	**18:38**	**11:36**	**9:45**	**11:00**

Tabel 25: Gemiddelde ligtijd per zeecruiserederij per haven. (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

In Zeebrugge komt een kwart van de zeecruiseschepen langs op een woensdag (figuur 58). Dit zou te maken hebben met de plaats van Zeebrugge op de rotatie tegenover inschepingshavens, voornamelijk in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk (Port of Southampton). Antwerpen ontvangt iets vaker een zeecruiseschip op een maandag. Zondag is daarentegen de rustigste dag.



Figuur 58: Aanlopen van zeecruiseschepen per weekdag in Zeebrugge (Bron: Port of Zeebrugge)



Figuur 59: Aanlopen van zeecruiseschepen per weekdag in Antwerpen, Gent en Oostende (Bron: havenautoriteiten Antwerpen, Gent en Oostende)

Ligtijd van riviercruiserederijen algemeen

Een riviercruiseschip bleef in 2019 gemiddeld 19 uur en 44 minuten aangemeerd in de Vlaamse en Brusselse havens. Er valt een duidelijk verschil op te merken in de rederijen onderling. De schepen van Grand Circle Cruise Line, Nicko Cruises en CroisiEurope River Cruises blijven gemiddeld het langst. De rederijen Emerald Waterways, TUI River Cruises en Scenic Cruises maken gemiddeld de kortste bezoeken (Tabel 26).

Rederij	Gemiddelde ligtijd
Grand Circle Cruise Line	40:50
Nicko Cruises	36:53
CroisiEurope River Cruises	32:55
Shearings Holidays	28:39
Saga Cruises	28:15
Select Voyages	28:15
Uniworld River Cruises	27:49
Sijfa Cruises	26:34
Riviera Travel UK	24:56
DCS Touristik	24:09
Titan Travel	23:32
Tauck River Cruises	23:17
Amadeus River Cruises	22:05
1Avista Reisen Kreuzfahrten	20:29
Motorpassagiersschepen	19:56
Nederlandsche Rijnvaartvereeniging NV	19:10
GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten	18:57
Vantage Cruise Line	18:02
Viking River Cruises	17:49
European Waterways Barge Cruises	17:45
Gate 1 Travel	17:44
Nationale Vereniging De Zonnebloem	17:00
Avalon Waterways	16:55
Phoenix Reisen	16:49
Feenstra Rijn Lijn	16:48
Kras Reizen	16:27
AmaWaterways	15:57
VIVA cruises	15:57
Stichting Varende Recreatie	15:52
Arosa Flussschiff GmbH	15:35
Plantours Kreuzfahrten	14:16
Newmarket Holidays	14:15
Crucemundo	14:01
Crystal River Cruises	13:37
Thurgau Travel	13:10
Teeming River Cruises	12:59
Excellence Flussreisen	12:08
Emerald Waterways	11:20
TUI River Cruises	10:24
Scenic Cruises	8:10

Tabel 26: Gemiddelde ligtijd per riviercruiserederij (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Ligtijd van riviercruiserederijen per haven

Ook per haven zijn er verschillen in ligtijd op te merken. Onderaan tabel 27 is te zien dat riviercruiserederijen gemiddeld het langst verblijven in Antwerpen en Gent. Een aantal lange ligtijden in Brussel bevinden zich ver boven de gemiddelde ligtijd van dezelfde rederij in de twee andere havens (vb. CroisiEurope River Cruises, Shearings Holidays en Uniworld River Cruises). Een aantal rederijen heeft de langste ligtijd in Antwerpen (vb. Grand Circle Cruise Line, Saga Cruises) terwijl andere rederijen langer blijven in Gent (vb. Rivier Travel UK en Titan Travel).

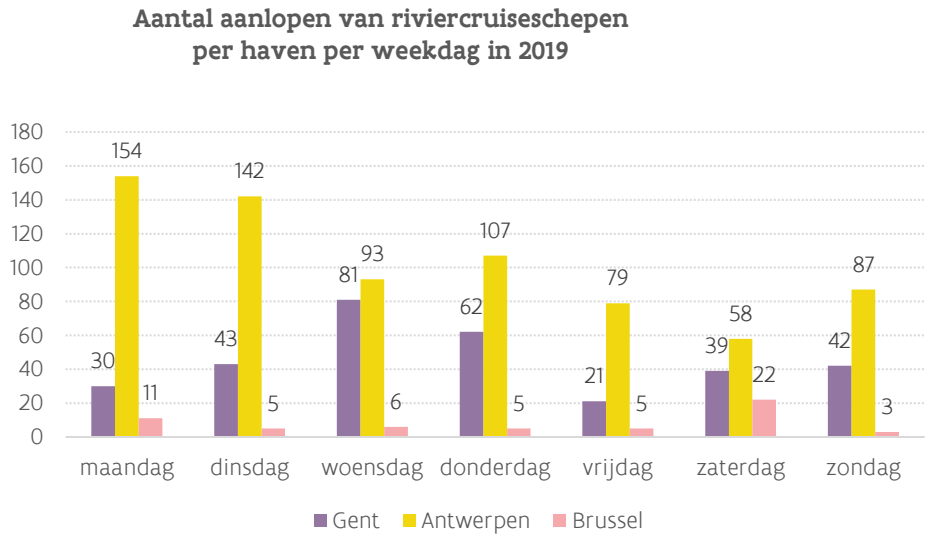
Rederij	Antwerpen	Brussel	Gent
Grand Circle Cruise Line	49:32		17:57
Nicko Cruises	36:53		
CroisiEurope River Cruises	26:57	63:55	20:31
Shearings Holidays	13:59	58:00	
Saga Cruises	33:43	29:00	14:51
Select Voyages	28:15		
Uniworld River Cruises	24:30	59:00	21:51
Sijfa Cruises	26:34		
Riviera Travel UK	17:28	16:00	36:30
DCS Touristik	26:08	14:59	19:14
Titan Travel	16:30		30:35
Tauck River Cruises	18:15	49:07	15:21
Amadeus River Cruises	21:39		22:43
1Avista Reisen Kreuzfahrten	16:09	50:37	14:58
Motorpassagiersschepen	20:15	11:11	16:28
Nederlandsche Rijnvaartvereeniging NV	16:40	27:30	18:21
GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten	18:30	25:59	12:24
Vantage Cruise Line	11:38	65:00	20:23
Viking River Cruises	16:23		18:51
European Waterways Barge Cruises	17:45		
Gate 1 Travel	15:57		19:10
Nationale Vereniging De Zonnebloem	17:00		
Avalon Waterways	13:49		20:16
Phoenix Reisen	16:32		17:11
Feenstra Rijn Lijn	17:29		14:50
Kras Reizen	17:00		14:49
AmaWaterways	17:29		14:39
VIVA cruises	17:49		13:23
Stichting Varende Recreatie	15:52		
Arosa Flussschiff GmbH	16:25		14:23
Plantours Kreuzfahrten	13:14		16:20
Newmarket Holidays	12:43	18:59	13:48
Crucemundo	17:24	11:00	11:27
Crystal River Cruises	12:40		14:34
Thurgau Travel	11:00	15:00	14:44
Teeming River Cruises	11:17		14:59
Excellence Flussreisen	8:17		16:39
Emerald Waterways	11:20		
TUI River Cruises	10:24		
Scenic Cruises	8:10		
Gemiddelde ligtijd per haven	**18:29**	**10:21**	**17:44**

Tabel 27: Gemiddelde ligtijd per riviercruiserederij per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Bijna de helft van alle riviercruises arriveert tussen 2u 's nachts en 10u 's ochtends. In de namiddag is nog een piek van aanlopen tussen 14u en 16u.

61% van alle riviercruiseschepen verlaat de Vlaamse havens tussen 16u en middernacht, met een piek tussen 18u en 20u. Tussen 8u en 10u is eveneens een hoger aantal vertrekkende cruiseschepen op te merken.

Heel wat riviercruiseschepen in Antwerpen komen aan op een maandag of een dinsdag, goed voor 41% van alle aanlopen. In Gent zijn woensdag en donderdag de drukste weekdagen (45% van alle aanlopen). De haven van Brussel beleeft vooral op zaterdag de drukste momenten.

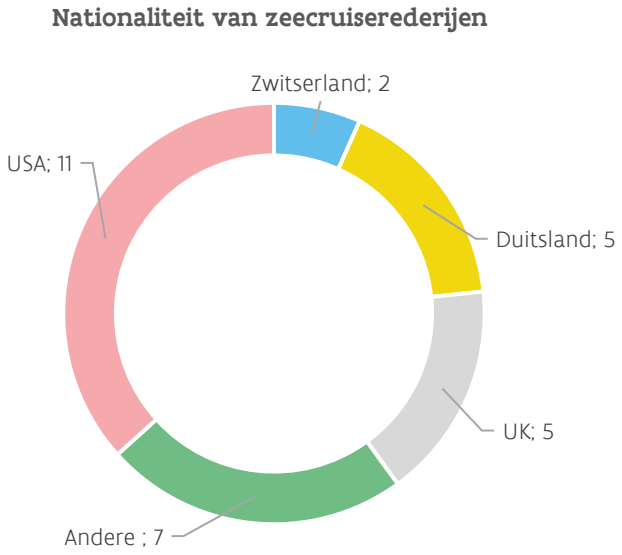


Figuur 60: Aantal aanlopen van riviercruiserederijen per weekdag per haven (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.3.5 Nationaliteit van rederijen

Nationaliteit van zeecruiserederijen

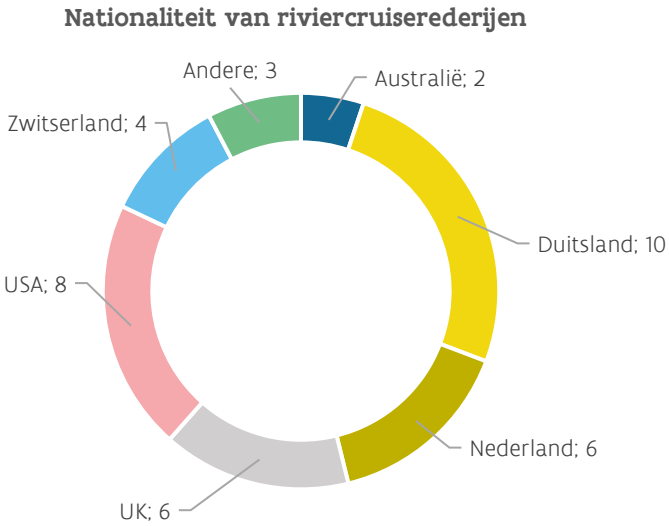
Van de 30 zeecruiserederijen heeft ongeveer een derde zijn hoofdzetel in de Verenigde Staten van Amerika. Hieronder vallen onder andere Royal Caribbean, Holland-America Line en Norwegian Cruise Line. Telkens 5 rederijen zijn van Duitse en Britse afkomst. Nog eens zeven rederijen hebben een andere nationaliteit (Griekenland, Frankrijk, Italië, Monaco, Nederland, Portugal of onbekend).



Figuur 61: Nationaliteit van zeecruiserederijen in 2019 ((bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Nationaliteit van riviercruiserederijen

Van de 41 riviercruiserederijen heeft ongeveer een kwart haar hoofdzetel in Duitsland (zoals Arosa Flussschiff, Phoenix Reisen, etc.). Acht rederijen komen uit de USA en zes uit Nederland en de UK.



Figuur 62: Nationaliteit van riviercruiserederijen in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

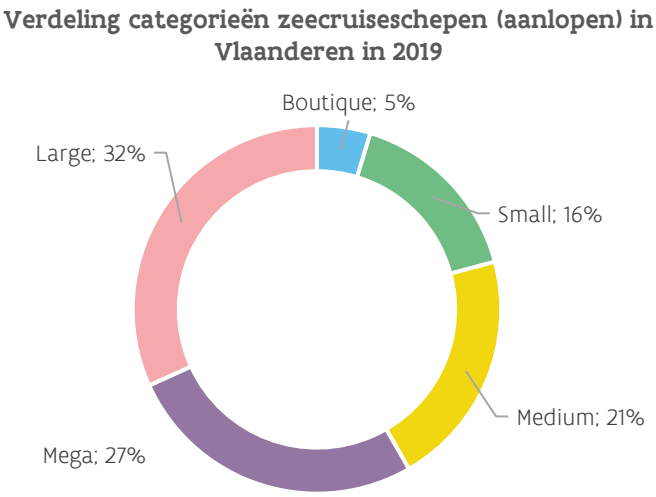
3.4.4 Specificaties van de cruiseschepen

3.4.4.1 Passagiers per schip

Het overzicht van het maximum aantal passagiers per aanloop laat ook toe in te schatten in welke grootte orde de zeecruiseschepen zich bevinden. Volgens Visit Scotland (2020) kunnen schepen onderverdeeld worden in volgende categorieën:

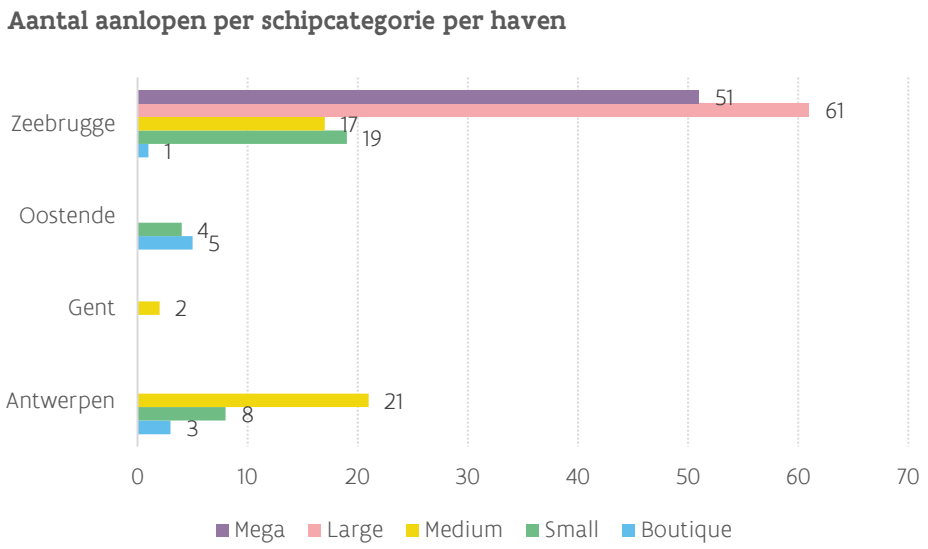
- Mega vessel – meer dan 3.000 passagiers
- Large vessel – 1.750 tot 2.999 passagiers
- Medium vessel – 750 tot 1.749 passagiers
- Small vessel – 250 tot 749 passagiers
- Boutique vessel – minder dan 250 passagiers

Voor Vlaanderen betekent dit dat zo'n 59% van alle aanlopen van zeeschepen in Vlaanderen behoort tot de twee grootste categorieën.



Figuur 63: Verdeling van categorieën van zeecruiseschepen in Vlaanderen in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten, Cruisemapper)

Deze onderverdeling kan toegepast worden op elk zeecruiseschip dat een van de Vlaamse havens bezocht. Daaruit valt op te maken dat de schepen uit de twee grootste categorieën enkel in Zeebrugge aanmeren. Driekwart van alle zeecruises die Zeebrugge bezoeken is een Mega vessel of Large vessel. Oostende ontvangt enkel schepen uit de categorieën Small en Boutique. Het zeecruiseschip dat tweemaal in Gent langs kwam behoorde tot de Medium categorie. Ongeveer twee derde van alle aanlopen van zeecruises in Antwerpen waren eveneens Medium schepen.



Figuur 64: Aantal aanlopen van zeecruiseschepen per schipcategorie per haven (bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Visit Scotland, 2020)

3.4.4.2 De afmetingen: tonnenmaat, lengte, breedte, aantal dekken en hutten

De schepen die in Vlaanderen aanmeren hebben elk hun eigen specificaties. In dit deel wordt de tonnenmaat, lengte, breedte, het aantal dekken en hutten toegelicht.

De tonnenmaat drukt de grootte van een schip uit in Gross Tonnes (GT). Het gaat hier om het volume van een schip en niet om het gewicht. Deze maat wordt onder andere gebruikt voor het bepalen van het tonnenmaatrecht, te betalen door de reder bij het aandoen van een haven.

De afmetingen van zeecruiseschepen

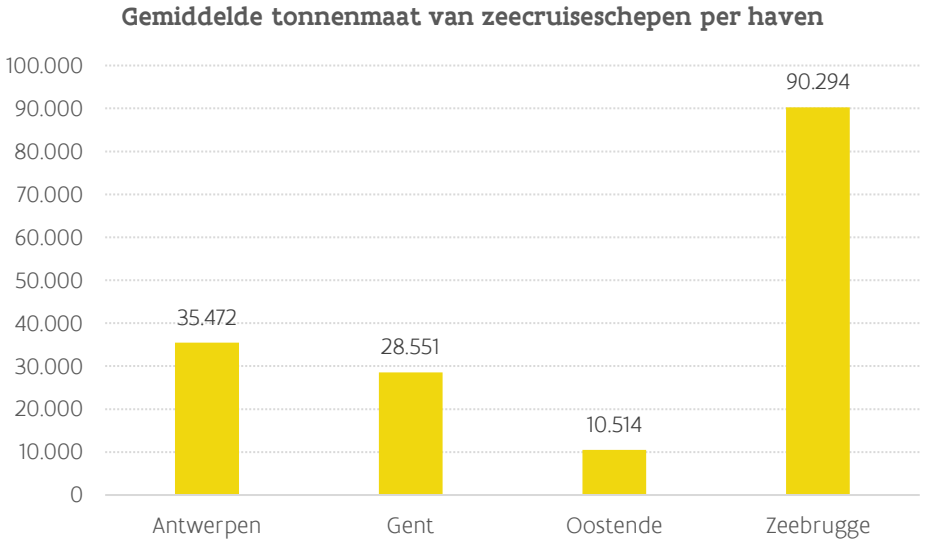
Een zeecruiseschip dat in 2019 een van de Vlaamse havens bezocht heeft een gemiddelde tonnenmaat van 76.774 GT (Tabel 28). Tussen de rederijen onderling zijn er grote verschillen op te merken. De schepen van MSC Cruises, Royal Carribean en Celebrity Cruises hebben gemiddeld de grootste tonnenmaat. De schepen van Stad Amsterdam, Variety Cruises en Sea Cloud Cruises hebben gemiddeld de kleinste tonnenmaat.

Rederij	Gemiddelde tonnenmaat (in GT)
MSC Cruises	139.072
Royal Caribbean	129.569
Celebrity Cruises	123.788
Cunard Line	120.006
Princess Cruises	119.048
P&O Cruises	106.932
TUI Cruises	101.635
Aida Cruises	100.016
Costa Cruises	91.380
Norwegian Cruise Line	89.930
Holland America Line-Hal	81.527
Marella Cruises	76.998
Crystal Cruises	68.870
Viking Cruises	47.852
Saga Cruises	44.072

Oceania Cruises Inc	42.242
Seven Seas Cruises	42.029
Phoenix Reisen	40.577
Seabourn Cruise Lines	37.148
CMV	35.916
Fred Olsen Cruise Line	34.072
Azamara Cruises	30.277
Hapag Lloyd Cruises	29.038
Silversea Cruises	17.235
Windstar Cruises	12.995
Ponant	10.822
Rivages du Monde/All Ways Cruises	10.550
Mystic Cruises SA	9.923
Sea Cloud Cruises	3.849
Variety Cruises	1.593
Stad Amsterdam	723
Gemiddelde grootte	**76.774**

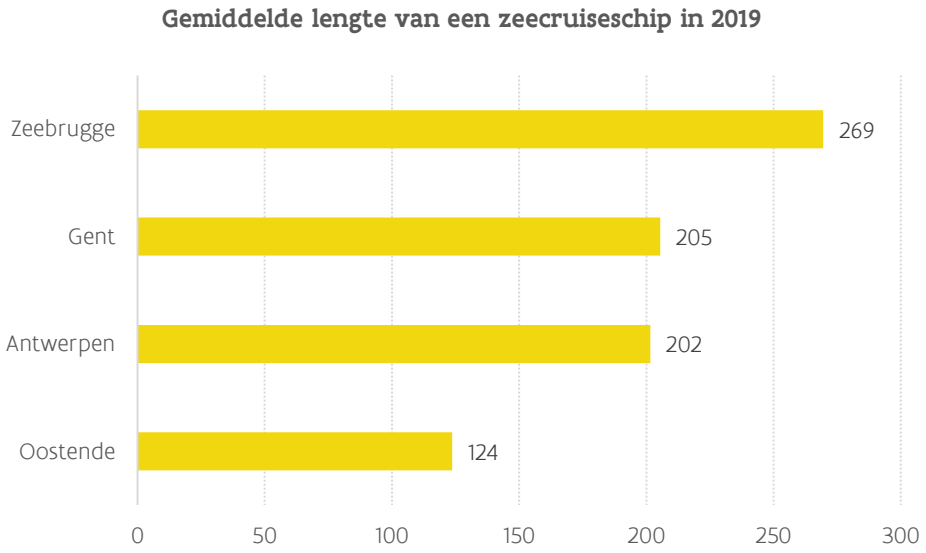
Tabel 28: Gemiddelde tonnenmaat per rederij (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

De gemiddelde tonnenmaat van de zeecruiseschepen die Vlaanderen bezochten verschilt van haven tot haven. Zo ontving Oostende schepen met een gemiddelde tonnenmaat van 10.514 GT. Zeebrugge daarentegen ontving schepen met een gemiddelde tonnenmaat van 90.294 GT.



Figuur 65: Gemiddelde tonnenmaat van zeecruiseschepen per haven in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

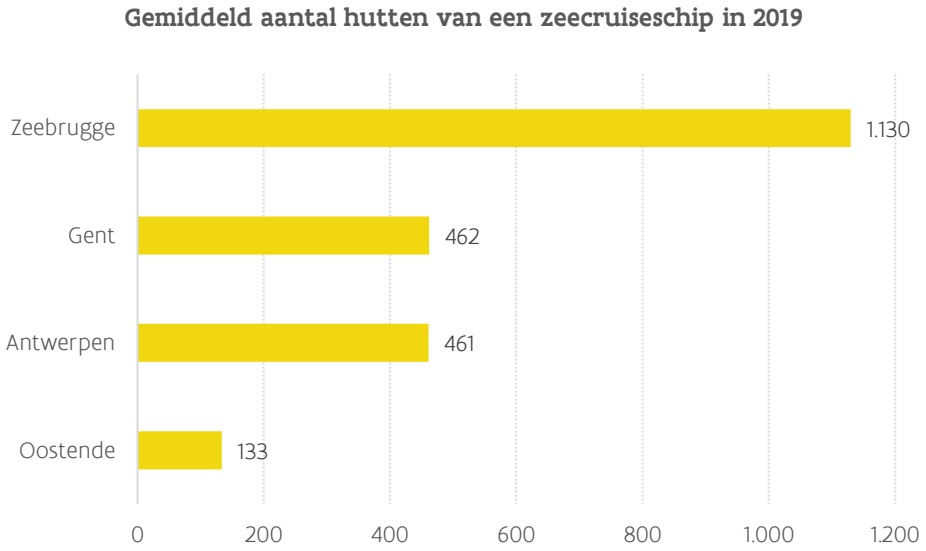
Een zeecruiseschip dat in 2019 de Vlaamse havens bezocht was gemiddeld 251 meter lang, hoewel per haven grote verschillen op te merken zijn. De langste schepen kwamen langs in Zeebrugge (gemiddeld 269 meter), de kortste in Oostende (gemiddeld 124 meter). Deze zeeschepen zijn gemiddeld 33 meter breed. In Zeebrugge is een cruiseschip gemiddeld 35 meter breed, in Antwerpen en Gent 25 à 26 meter, in Oostende 18 meter.



Figuur 66: Gemiddelde lengte van een zeecruiseschip per haven in 2019 (bron: Cruisemapper)

Een zeecruiseschip in Zeebrugge telde gemiddeld zo'n 14 dekken. In Antwerpen en Gent waren dat gemiddeld 10 dekken, in Oostende 6.

Een zeecruiseschip in Zeebrugge telt gemiddeld een aanzienlijk hoger aantal hutten in vergelijking met de andere havens,



Figuur 67: Gemiddeld aantal hutten van zeecruiseschepen per haven (bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

De afmetingen van riviercruiseschepen

De beperkingen in afmetingen maken dat de tonnenmaat van de riviercruiseschepen weinig verschilt. Een tekort aan data over de tonnenmaat per riviercruiseschip maakt het bovendien moeilijk per haven te vergelijken. Een standaard riviercruiseschip heeft een tonnenmaat van ongeveer 3.000 GT. Dit cijfer ligt wellicht wel lager voor de barge cruiseschepen.

Een riviercruiseschip is gemiddeld 107 meter lang. De langste schepen zijn 135 meter, de kortste schepen (bargecruises) zijn 33 tot 50 meter lang. De schepen zijn gemiddeld zo'n 10 meter breed. De grootste riviercruiseschepen hebben 3 à 4 dekken en gemiddeld zo'n 67 hutten aan boord.

3.4.4.3 Vlaggenstaten

Schepen zijn steeds geregistreerd in een bepaalde staat en voeren hiervan de handelsvlag. Volgens Scheltema (n.d.) bepaalt de vlaggenstaat onder welk recht een schip valt en:

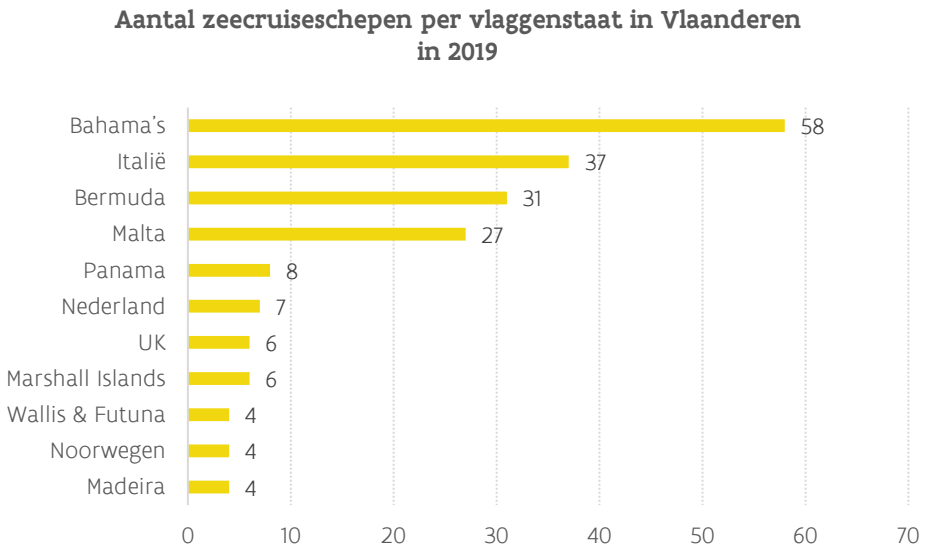
" aan welke eisen het ten aanzien van [onder andere] veiligheid en arbeidsomstandigheden moet voldoen. De rederij – of de financier – kan er ook voor kiezen om het schip onder een 'flag of convenience' te brengen. Landen die deze registers voeren, stellen doorgaans weinig vragen en bieden een gunstig belastingklimaat. Elk land kan een open scheepsregister bijhouden, ongeacht of het een vloot, of zelfs maar een haven heeft. Meer dan de helft van alle schepen ter wereld (in 2014 waren dat er 85.094, volgens het Maritime Safety Agency) is in dit soort 'open' registers te boek gesteld."

In dit deel worden de vlaggenstaten van cruiseschepen in 2019 in Vlaanderen onder de loep genomen.

Vlaggenstaten van zeecruiseschepen

58 van de 192 zeecruiseschepen die Vlaanderen bezochten varen onder de vlag van de Bahama's. Onder andere de schepen van Fred Olsen Cruise Line, Royal Carribean, Hapag Lloyd Cruises en acht andere rederijen horen hierbij.

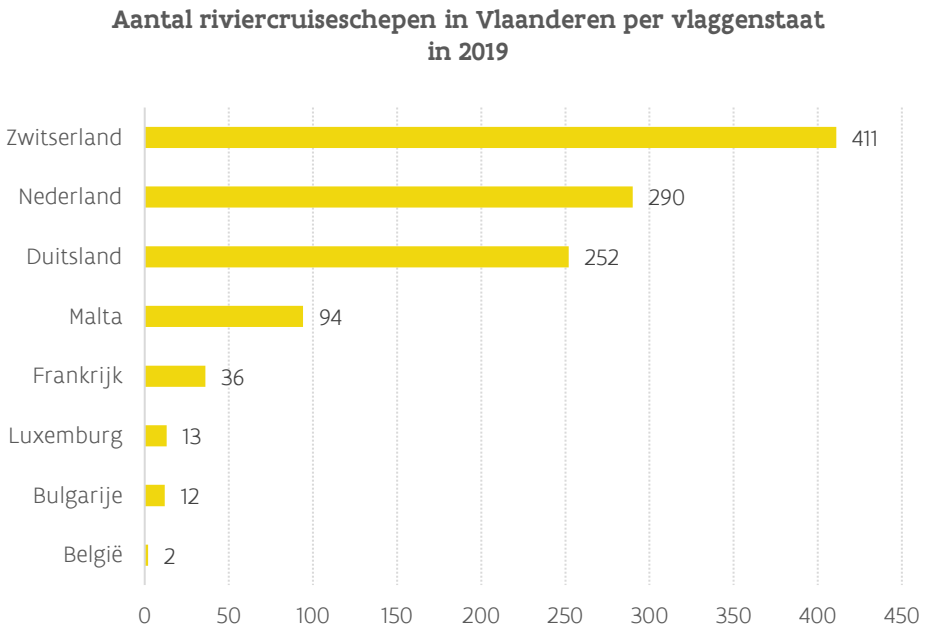
Italië komt op de tweede plaats. De schepen van Costa Cruises en Aida Cruises zijn geregistreerd in dit land. Op de derde plaats komt Bermuda met schepen van P&O Cruises en Cunard Lines.



Figuur 68: Vlaggenstaten van zeecruiseschepen in de Vlaamse havens in 2019 (bron: Vlaamse Havenautoriteiten)

Vlaggenstaten van riviercruiseschepen

Riviercruiseschepen die Vlaanderen en/of Brussel bezochten in 2019 zijn steeds geregistreerd in Europese landen. Zo'n 37% van alle schepen vaart onder Zwitserse vlag (waaronder Viking River Cruises, 1Avista en Avalon Waterways). 26% van de schepen is geregistreerd in Nederland, waaronder een groot deel van de motorpassagiersschepen.



Figuur 69: Vlaggenstaten van riviercruiseschepen in 2019 (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

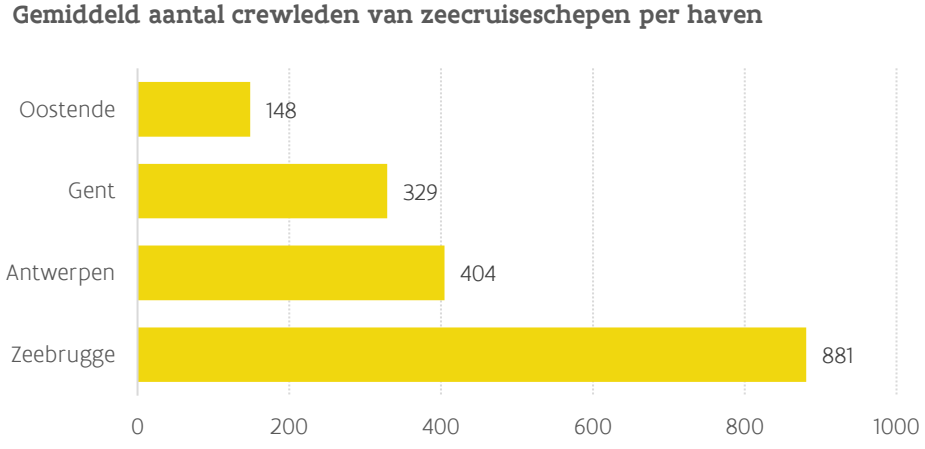
3.4.4.4 Bemanningsleden

Elk schip beschikt over een aantal bemanningsleden dat aan boord zorgt voor ontvangst, logistieke en technische ondersteuning. In dit onderdeel wordt een gemiddeld aantal bemanningsleden per type schip en per haven weergegeven. Binnen de rederijen zijn verschillen in aantallen op te merken. Deze worden uitgelegd in deel 3.4.5 over de segmentatie. Daar wordt de verhouding tussen passagiers en bemanningsleden onder de loep genomen.

Bemanningsleden van zeecruiseschepen

Een zeecruiseschip dat in 2019 in een van de Vlaamse havens passeerde had gemiddeld 750 crewleden aan boord. Wel zijn per haven grote verschillen op te merken. Zo had een cruiseschip in Oostende gemiddeld 148 bemanningsleden aan boord. In Zeebrugge telde de crew gemiddeld 881 leden.

Op basis van de detailcijfers uit 2019 waren naar schatting maximum 143.918 bemanningsleden aan boord van zeecruiseschepen in Vlaanderen. Opgelet, bemanningsleden kunnen meerdere keren geteld zijn indien een schip meerdere aanlopen had in 2019.



Figuur 70: Gemiddeld aantal crewleden per zeecruiseschip per haven (bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Bemanningsleden van riviercruiseschepen

Een riviercruiseschip dat in 2019 langskwam in Vlaanderen of Brussel had gemiddeld 35 bemanningsleden aan boord. Voor Antwerpen, dat een hoog aantal barge cruises met beperkte crew kent, ligt dit cijfer op gemiddeld 31 leden. In Brussel waren gemiddeld 32 leden aan boord, in Gent 43.

Op basis van de detailcijfers uit 2019 waren naar schatting maximum 38.000 bemanningsleden aan boord van riviercruiseschepen in Vlaanderen en/of Brussel. Opgelet, bemanningsleden kunnen meerdere keren geteld zijn indien een schip meerdere aanlopen had in 2019. Voor een aantal schepen werd een inschatting gemaakt bij gebrek aan data over de crew aan boord. Het gaat hier voornamelijk over barge cruises. Aan de hand van beschikbare gegevens van dit soort cruises werd een gemiddelde van (afgerond) 6 bemanningsleden per schip gevonden.

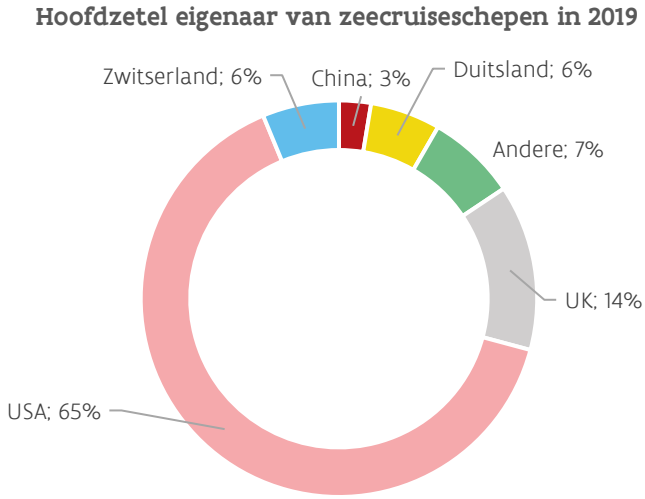
3.4.4.5 Eigenaar, scheepswerf en bouwjaar

De rederijen die in Vlaanderen langs kwamen zijn vaak niet de eigenaar van het schip waarmee ze cruises organiseren. De informatie over eigenaar, scheepswerf en bouwjaar wordt in dit deel verder uitgelegd.

Eigenaren, scheepswerven en bouwjaren van zeecruiseschepen

Zo'n 65% van alle zeecruiseschepen uit 2019 had een eigenaar met hoofdzetel in de Verenigde Staten. Nog eens 14% had een eigenaar in de UK. Onder de categorie 'andere' vallen onder andere Frankrijk, Italië, Nederland, Griekenland en Egypte.

Drie grote scheepseigenaren vallen op. Van de 74 schepen die aanmeerden in Vlaanderen waren er 22 in bezit van Carnival Corporation, 12 van Royal Caribbean en 7 van Norwegian Cruise Line Holding.



Figuur 71: Herkomstland van eigenaren van zeecruiseschepen in 2019
(Bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Van de 192 aanlopen van zeecruiseschepen waren er 82 van schepen gebouwd tussen 2010 en 2019. Het oudste schip dat in 2019 langs kwam werd gebouwd in 1948.

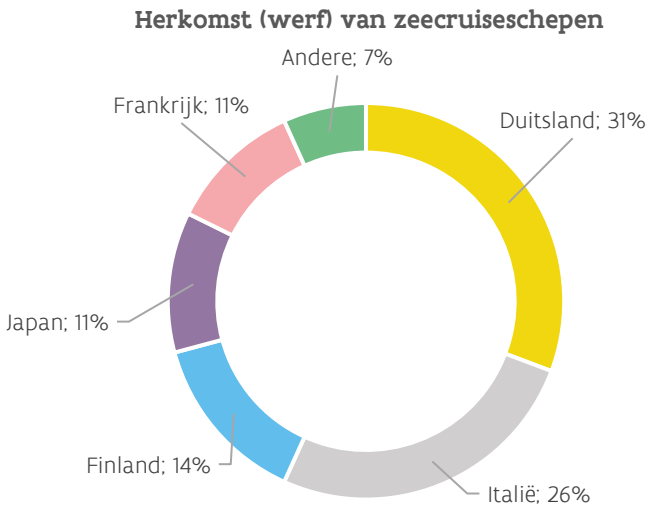
Tabel 29 toont het gemiddelde bouwjaar per rederij van zeecruiseschepen die in 2019 de Vlaamse havens bezochten. De schepen van Ponant, Mystic Cruises, Viking Cruises en TUI Cruises hadden gemiddeld het meest recente bouwjaar. De schepen van CMV, Rivages du Monde/All Ways Cruises en Phoenix Reisen waren gemiddeld het oudst. Let wel, Rivages du Monde/All Ways Cruises biedt vanaf 2021 ook reizen aan met meer recent gebouwde schepen.

Rederij	Gemiddeld bouwjaar
Ponant	2019
Mystic Cruises SA	2019
Viking Cruises	2018
TUI Cruises	2016
Seabourn Cruise Lines	2015
Aida Cruises	2014
MSC Cruises	2013
Variety Cruises	2012
Celebrity Cruises	2012
Seven Seas Cruises	2008
Hapag Lloyd Cruises	2008
P&O Cruises	2007
Cunard Line	2006
Princess Cruises	2006
Royal Caribbean	2006
Costa Cruises	2004
Oceania Cruises Inc	2004
Crystal Cruises	2003
Holland America Line-Hal	2003
Norwegian Cruise Line	2003
Sea Cloud Cruises	2001
Azamara Cruises	2000
Stad Amsterdam	2000
Marella Cruises	1996
Silversea Cruises	1995
Saga Cruises	1994
Windstar Cruises	1989
Fred Olsen Cruise Line	1984
Phoenix Reisen	1984
Rivages du Monde/All Ways Cruises	1980
CMV	1974

Tabel 29: Gemiddeld bouwjaar per zeecruiserederij (Bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Europa geniet grote faam omwille van zijn specialisatie in de bouw van grote cruiseschepen. Het gaat dan met name om het Duitse Meyer Werft, het Italiaanse Fincantieri en het Franse Chantiers de l'Atlantique. Voor kleinere scheepsherstellingen doen de rederijen vaak beroep om lokale scheepsherstellingsbedrijven in de havens waar ze aanmeren (P. Vandenkerkhove, feedback op rapport, 2021).

Zo'n 31% van de zeecruiseschepen die in 2019 langs kwamen werd gebouwd in Duitsland. Nog eens 26% in Italië. In de categorie 'andere' horen scheepswerven uit Nederland, Portugal, Noorwegen, Zweden etc. Gemiddeld gezien werden de meest recente schepen tussen 2015 en 2019 gebouwd in Portugal, Noorwegen en Japan, het oudste schip in Zweden (1948).

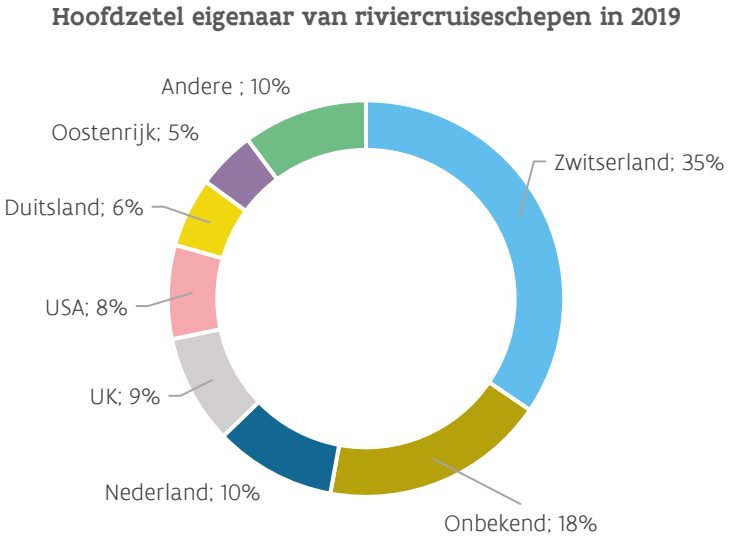


Figuur 72: Situering scheepswerven van zeecruiseschepen (Bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Eigenaren, scheepswerven en bouwjaren van riviercruiseschepen

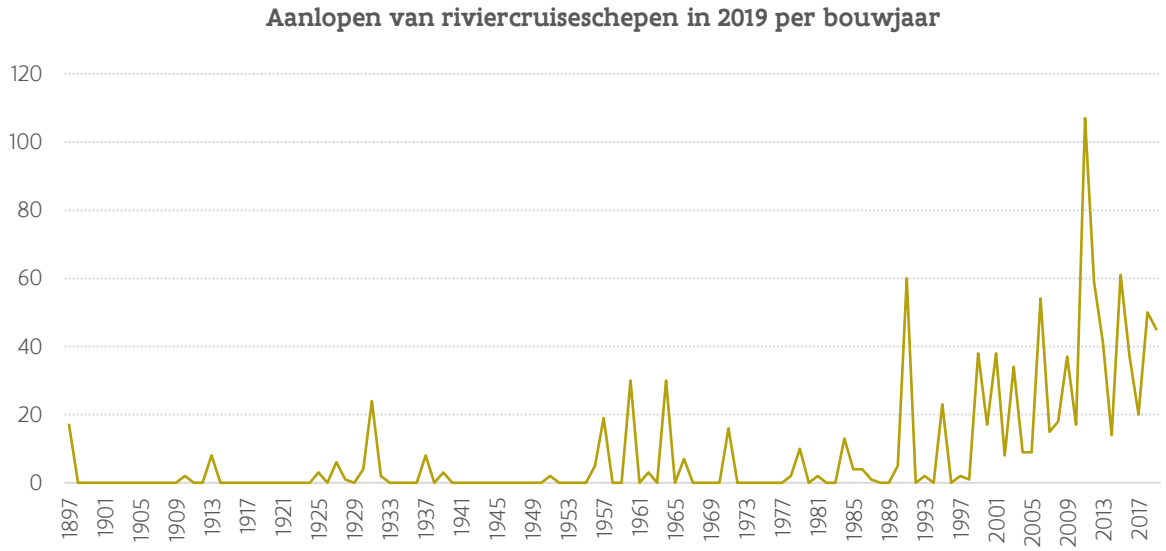
Zo'n 35% van alle riviercruiseschepen in 2019 was in bezit van een Zwitserse onderneming (Figuur 73). Daar waar 65% van de zeecruiseschepen in Amerikaans handen was, geldt dit nog voor 8% van de riviercruiseschepen. Voor 18% is de eigenaar onbekend. Vaak gaat het hier om de barge cruises die in bezit zijn van kleinere ondernemingen.

Van de 163 schepen die de havens in Vlaanderen en/of Brussel bezochten waren er 23 in particulier bezit. 20 schepen waren eigendom van het Zwitserse Scylla AG, nog eens 10 schepen waren van het Franse CroisiEurope.



Figuur 73: Herkomstland van eigenaren van riviercruiseschepen (bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Zo'n 42% van alle aanlopen van riviercruiseschepen was afkomstig van een schip gebouwd tussen 2010 en 2020, met een hoog aantal schepen met bouwjaar 2011. Het oudste schip werd gebouwd in 1897.



Figuur 74: Aanlopen van riviercruiseschepen in Vlaanderen per bouwjaar in 2019
(Bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten, Cruisemapper, Vereniging De Binnenvaart)

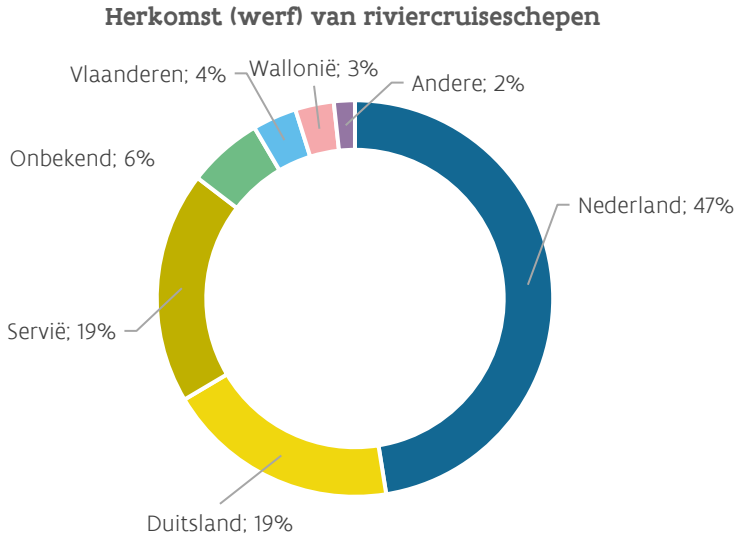
Tabel 30 toont het gemiddelde bouwjaar per rederij van riviercruiseschepen die in 2019 de Vlaamse en Brusselse havens bezochten. De schepen van Excellence Flussreisen, Riviera Travel en Viking Cruises hadden gemiddeld het meest recente bouwjaar. European Waterways Barge Cruises en de motorpassagiersschepen zijn het oudst. Zoals vermeld gaat het hier vaak om oudere omgebouwde vrachtschepen.

Rederij	Gemiddeld bouwjaar
Excellence Flussreisen	2019
Riviera Travel UK	2016
Viking River Cruises	2016
Emerald Waterways	2016
Crystal River Cruises	2015
Gate 1 Travel	2015
AmaWaterways	2014
Amadeus River Cruises	2013
Scenic Cruises	2013
Tauck River cruises	2012
TUI River Cruises	2012
Phoenix Reisen	2011
Arosa Flussschiff GmbH	2011
Avalon Waterways	2011
Thurgau Travel	2011
Vantage Cruise Line	2010
Shearings Holidays	2007
Teeming River Cruises	2006
Nationale Vereniging De Zonnebloem	2006
GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten	2006
Nicko Cruises	2006

Select Voyages	2006
Titan Travel	2005
Plantours Kreuzfahrten	2003
Stichting Varende Recreatie	2003
Sijfa Cruises	2002
Uniworld River Cruises	2001
CroisiEurope River Cruises	2001
1Avista Reisen Kreuzfahrten	1999
Grand Circle Cruise Line	1999
VIVA cruises	1999
Crucemundo	1996
Saga Cruises	1993
Feenstra Rijn Lijn	1985
Newmarket Holidays	1984
Onbekend	1981
DCS Touristik	1971
Kras Reizen	1960
Nederlandsche Rijnvaartvereeniging NV	1956
Motorpassagiersschepen	1945
European Waterways Barge Cruises	1936

Tabel 30: Gemiddeld bouwjaar per riviercruiserederij
(bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Zo'n 47% van de riviercruiseschepen werd gebouwd in Nederland (inclusief een heel aantal vrachtschepen omgebouwd tot barge cruises). Nog eens 19% werd in Duitsland en Servië gebouwd. In de categorie 'andere' horen scheepswerven uit Italië Roemenië, etc. Gemiddeld gezien werden de meest recente schepen gebouwd in Servië. Zoals te zien in figuur 75 werden ook schepen gebouwd in Vlaanderen (o.a. in Tielrode) en Wallonië. De drie schepen uit Vlaanderen werden allemaal als vrachtschip gebouwd en dateren van 1937, 1960 en 1964. Tien schepen werden in Wallonië gebouwd tussen 1995 en 2012, allemaal voor de cruises van CroisiEurope.



Figuur 75: Situering scheepswerven van riviercruiseschepen
(Bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

KORT

- → Het piekmoment van aanlopen en passagiers van riviercruises in 2019 lag in april en is uitgesproken in elke haven. In mei, juni, augustus en september 2019 werden het hoogst aantal aanlopen en passagiers van zeecruises geregistreerd.
- → Zo'n 30 verschillende zeecruiserederijen bezochten Vlaanderen in 2019. Aida, P&O Cruise Line en Fred Olsen Cruise Line waren de meest frequente bezoekers. Ook 41 riviercruiserederijen bezochten Vlaanderen en/of Brussel. Motorpassagiersschepen, Phoenix Reisen en Arosa Flussschiff GmbH kwamen het vaakst langs.
- → 66% van alle zeecruiseschepen uit 2019 behoorde tot de drie marktleiders Carnival Corporation & PLC (44%), Royal Caribbean Ltd (12%) en Norwegian Cruise Line Holdings Ltd (10%).
- → Zeeschepen bleven in 2019 gemiddeld 12u aangemeerd in de haven. Riviercruises bleven gemiddeld 20u (beiden afgerond).
- → 59% van alle zeecruiseschepen uit 2019 behoort tot de categorie van Mega of Large Vessels. Deze schepen komen enkel in Zeebrugge. Antwerpen, Gent en Oostende ontvangen kleinere schepen.
- → Van de 192 aanlopen van zeecruiseschepen waren er 82 van schepen gebouwd tussen 2010 en 2019. Het oudste schip dat in 2019 langs kwam werd gebouwd in 1948. Zo'n 42% van alle aanlopen van riviercruiseschepen was afkomstig van een schip gebouwd tussen 2010 en 2020

3.4.5 Segmentatie van rederijen

Elke rederij die in 2019 passeerde heeft zijn eigen doelpubliek en aanbod. Heel wat zaken zoals de afwerking van het schip, aantal dagen, excursies… bepalen mee de prijs en de kwaliteit van de reis. Een beeld van de kwaliteit van een cruisereis wordt onder andere weergegeven in de regelmatig vernieuwde uitgaven van Berlitz (Cruising & Cruise Ships, River Cruising in Europe and the USA). Daarin worden schepen gequoteerd op basis van tal van factoren zoals staat en uitrusting van het schip en kenmerken van accommodatie, gastronomie en service. Riviercruiseschepen kunnen een maximum behalen van 500 punten. Zeecruiseschepen kunnen tot 2000 punten verdienen. Toch wordt deze rating niet gehanteerd binnen dit onderzoek aangezien niet alle schepen werden gequoteerd in deze publicaties.

Om toch een idee te hebben van het soort schepen dat Vlaanderen bezoekt, werd een segmentatie gemaakt van de aanbodzijde op het niveau van de rederijen per type cruiseschip. Deze segmentatie laat toe te zien hoeveel schepen van een bepaalde categorie per haven geregistreerd werden. Bepaalde operatoren en rederijen kunnen behoren tot twee verschillende categorieën naargelang de gebruikte indicatoren. Deze analyse geeft vooral een indicatie voor de schepen uit 2019. Rederijen en operators die Vlaanderen of Brussel niet bezochten in 2019 maken geen deel uit van deze analyse.

In dit hoofdstuk wordt een aparte segmentatie gemaakt voor de zee- en riviercruises met telkens een verhouding van de segmenten per haven.

3.4.5.1 Segmentatie van zeecruiserederijen

Volgens Rautaheimo et al. (2018) kan men de zeecruisemarkt opdelen in drie à vier segmenten: Mass market, premium, luxury en niche/expeditie. Deze segmenten worden gedefinieerd op basis van twee indicatoren, nl. de 'space ratio' (aantal Gross Tonnes per passagier) en de 'passenger to crew ratio' (het aantal passagiers per bemanningslid).

Deze twee verhoudingen zijn in staat meer informatie weer te geven over de kwaliteit van het schip en de dienstverlening. Rautaheimo et al. (2018) onderscheiden de segmenten op volgende manier:

- Mass market:
  - → Een space ratio rond 40 (Gross tonnes per passagier)
  - → Een passenger to crew ratio tussen 2 en 3,5

→ Vaak schepen met een tonnenmaat boven 70.000 GT en meer dan 2.000 passagiers.

- Premium market
  - → Een space ratio boven 40
  - → Een passenger to crew ratio rond 2
  - → Vaak schepen met een tonnenmaat tussen 45.000 en 70.000 GT en 750 tot 2.000 passagiers
- Luxury market
  - → Een space ratio ver boven 40
  - → Een passenger to crew ratio onder 2
  - → Vaak schepen met een tonnenmaat tussen 10.000 en 45.000 GT en 250 tot 750 passagiers
- Niche/expedition
  - → Deze schepen zijn vaak kleiner met ruimte voor 75 tot 250 passagiers en hebben meestal een tonnenmaat tussen 1.000 en 10.000 GT maar de passenger to crew ratio kan enorm variëren.
  - → Het niveau van service komt meestal overeen met de premium of luxury market.

Op basis van deze informatie werd gekozen om een segmentatie te maken op niveau van de zeecruiserederijen. De indicatoren werden op volgende manier berekend:

- De space ratio:

$$Space\ Ratio = \frac{Gemiddeld\ aantal\ Gross\ Tonnes\ per\ rederij}{Gemiddeld\ maximum\ aantal\ pax\ per\ rederij\ (lower\ beds)}$$

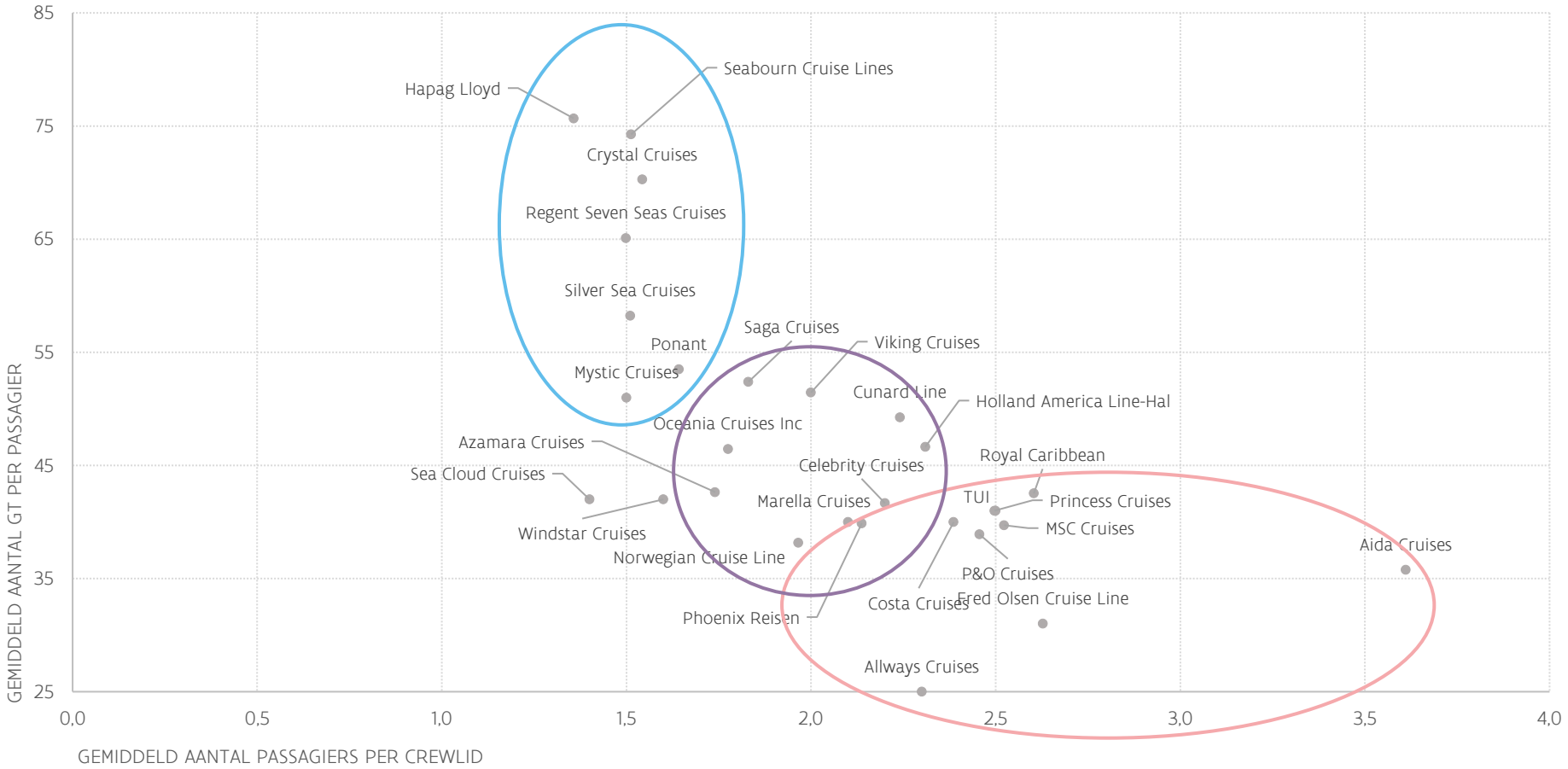
- De passenger to crew ratio:

$$Passenger\ to\ crew\ ratio = \frac{Gemiddeld\ maximum\ aantal\ pax\ per\ rederij\ (lower\ beds)}{Gemiddeld\ maximum\ aantal\ crewleden\ per\ rederij}$$

Om het cijfer op niveau van de rederij te bekomen werd het gemiddelde van de tonnenmaat, passagiers en crewleden van alle zeecruiseschepen per rederij in 2019 berekend.

Figuur 76: Situering zeecruiserederijen op basis van Space ratio en Passenger to crew ratio (Bron: Vlaamse Havenautoriteiten en Cruisemapper)

Segmentatie zeecruisemaatschappijen op basis van Space Ratio en Passenger to Crew Ratio in 2019



Figuur 76 toont de grafiek waarin de space ratio en de passenger to crew ratio van rederijen in 2019 tegenover elkaar werden gezet. Op basis van de groepen, vastgelegd door Rautaheimo et al. (2018) werden volgende segmenten vastgelegd:

- Mass market (roze cirkel) met een space ratio rond 40 of lager en een passenger to crew ratio boven 2:
  - → Aida Cruises
  - → All ways Cruises/Rivages du Monde*
  - → Costa Cruises
  - → Fred Olsen Cruise Line
  - → Marella Cruises
  - → MSC Cruises
  - → P&O Cruises
  - → Phoenix Reisen
  - → Princess Cruises
  - → Royal Caribbean
  - → TUI Cruises*

- Premium market (paarse cirkel) met een space ratio tussen ongeveer 40 en 55 en een passenger to crew ratio rond 2:
  - → Azamara Cruises
  - → Celebrity Cruises
  - → Cunard Line
  - → Holland-America Line
  - → Norwegian Cruise Line*
  - → Oceania Cruises Inc
  - → Saga Cruises
  - → Viking Cruises*
  - → Windstar Cruises*

- Luxury market (blauwe cirkel) met een space ratio tussen ongeveer 55 en 80 en een passenger tos pace ratio onder 2:
  - → Ponant
  - → Crystal Cruises
  - → Hapag Lloyd Cruises
  - → Mystic Cruises
  - → Regent Seven Seas Cruises
  - → Seabourn Cruise Lines
  - → Silversea Cruises
  - → Sea Cloud Cruises.

Opmerkingen:

- Een aantal rederijen kunnen eventueel ondergebracht worden in een ander segment (rederijen en aanbieders met een *).
  - → Viking Cruises overlapt deels met de Luxury market.
  - → Norwegian Cruise Line kan tot zowel de Mass Market als de Premium Market behoren.
  - → Windstar Cruises valt wegens een lage space ratio in de Premium categorie maar kan door zijn lage passenger to crew ratio eveneens ondergebracht worden in de Luxury categorie.
  - → All ways Cruises/Rivages du Monde chartert schepen voor cruisesreizen. Op basis van de schepen waarmee cruises werden aangeboden in 2019 komt deze speler in het Mass Market segment terecht. Wellicht komt All ways Cruises/Rivages du Monde vanaf 2021 in een premium segment terecht omwille van het charteren van een luxueuzer schip
  - → TUI Cruises wordt door cruise experts eerder onder de categorie Premium geplaatst.
- Door de beperkte omvang van de zeilschepen van Sea Cloud Cruises valt deze rederij buiten het bereik van de Luxury Market maar wordt door de lage passenger to crew ratio bij deze categorie gerekend.
- De niche/expedition market werd in deze segmentatie niet opgenomen maar rederijen zoals Ponant kunnen hier wel onder vallen.
- Rederij CMV werd in 2019 geregistreerd in de Vlaamse havens maar werd in 2020 failliet verklaard. Daarom maakt dit bedrijf geen deel uit van de analyse.
- Variety Cruises biedt reizen aan met een jacht en werd daarom niet geanalyseerd.
- Stad Amsterdam onderneemt cruises maar was in Oostende aanwezig als gecharterd schip voor een evenement. Daarom maakt de rederij geen deel uit van deze analyse.

Ter controle werd binnen dit onderzoek ook de dagprijs van een zeecruise geanalyseerd en tegenover de passenger to crew ratio gezet.

Aan de berekening van de dagprijs werden volgende voorwaarden gekoppeld:

- De dagprijs wordt berekend op basis van de op voorhand op de website van de betreffende rederij gepubliceerde prijs van een cruise. Deze prijs omvat de reis, maaltijden, taksen en excursies indien van toepassing. De prijs omvat niet de reis naar vertrek- en aankomsthaven en alle extra's die aan boord betaald worden.
- Tijdens de cruise moet minstens één van de Vlaamse havens (Antwerpen, Gent, Oostende en/of Zeebrugge) onderdeel zijn van het programma.
- De cruisereis vindt plaats in mei of september 2021, een van de twee momenten waarop heel wat aanlopen van zeecruises in Vlaanderen werden geregistreerd in 2019. Deze prijzen werden opgezocht in de periode oktober tot november 2020. Prijzen in dollar werden omgerekend in oktober 2020.
- Voor de berekening wordt rekening gehouden met de prijs per persoon voor een standaardsuite, ongeacht binnen- of buitenhut.
- Indien excursies niet inbegrepen zijn wordt de prijs van een excursie berekend en toegevoegd.
- Enkel basisexcursies worden opgenomen in de analyse. Op maat gemaakte, individuele excursies van een hogere prijscategorie werden niet meegerekend.

De berekening van de dagprijs gebeurde op volgende manier:

$$Geschatte\ dagprijs\ van\ een\ zeecruise\ = \frac{Prijs\ per\ persoon\ voor\ zeecruise + (gemiddelde\ prijs\ excursie\ pp * aantal\ excursiedagen)}{Aantal\ cruisedagen}$$

Meestal zijn excursies niet inbegrepen. In dat geval werd

- Ofwel de prijs opgezocht van een excursie in een Vlaamse bestemming en deze als gemiddelde prijs gehanteerd. Bij meerdere excursiemogelijkheden werd een gemiddelde van deze uitstappen berekend.
- Ofwel werd een gemiddelde prijs voor een excursie van een halve dag tijdens een zeecruise gehanteerd zoals beschreven door Berlitz (Cruising and Cruiseships, 2020)

De prijzen van excursies tijdens zeecruises worden verder behandeld in hoofdstuk 3.6.

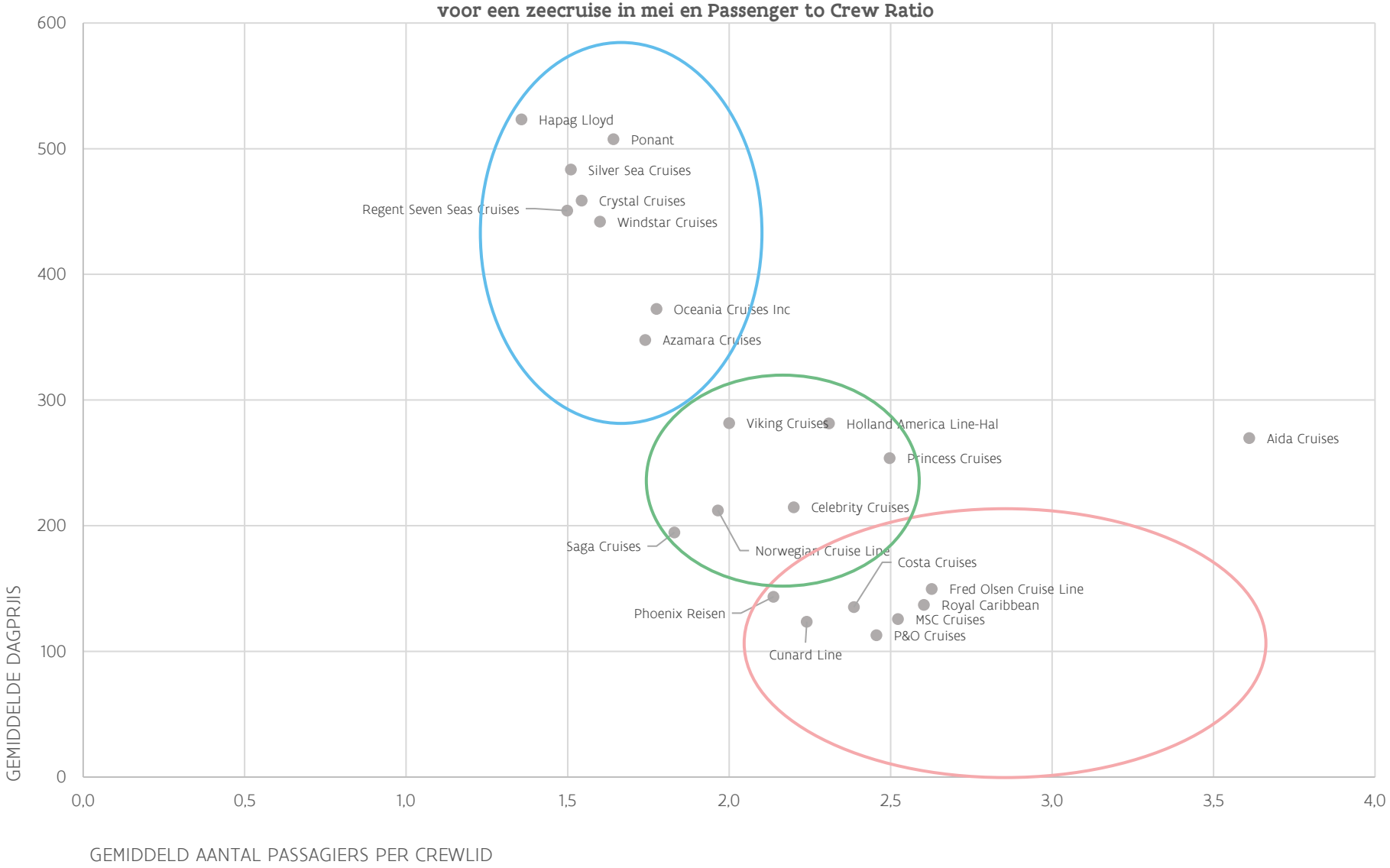
Voor de dag van vertrek en aankomst werd geen excursie meegerekend aangezien er geen uitstappen gebeuren op die dagen.

In enkele gevallen zijn excursies beperkt inbegrepen (vb. Saga Cruises, Viking Cruises) in de prijs. Aangezien het hier telkens gaat om een excursie per bestemming en er daarnaast nog keuze is uit tal van betalende excursies, wordt voor deze rederijen de dagprijs berekend zoals bij rederijen waarbij de excursies exclusief zijn.

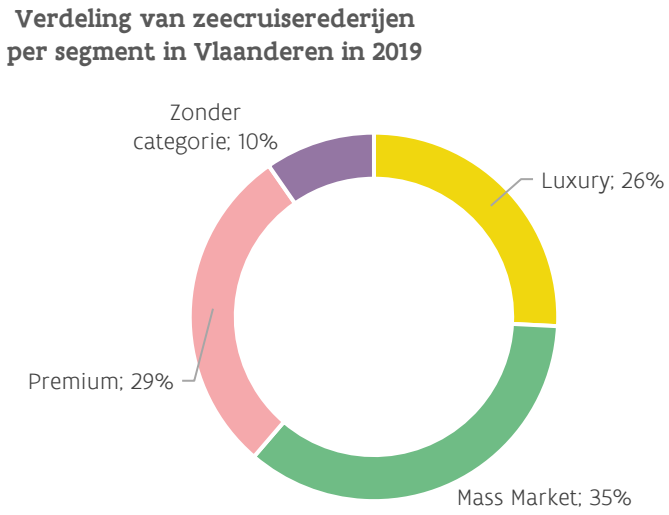
In figuur 77 werd de dagprijs gezet tegenover de passenger to crew ratio. De geanalyseerde rederijen blijven in deze oefening grotendeels hun plek binnen eenzelfde segment behouden. Voor een aantal rederijen zoals TUI Cruises, Marella Cruises, Mystic Cruises, All Ways Cruises… werden geen prijzen gevonden voor een cruise met ten minste één Vlaamse bestemming waardoor werd gekozen de eerdere onderverdeling op basis van space ratio en passenger to crew ratio te behouden als referentie. Deze analyse verschaft voor een groot aantal rederijen wel een inzicht in de prijsklasse waarin hun cruiseaanbod zich bevindt en draagt bij tot een verfijning van de gedefinieerde segmenten.

Figuur 77: Situering zeecruiserederijen op basis van gemiddelde dagprijs en passenger to crew ratio (Bron: Vlaamse havenautoriteiten, Cruisemapper, website rederijen)

Segmentatie zeecruiserederijen op basis van gemiddelde dagprijs incl excursie voor een zeecruise in mei en Passenger to Crew Ratio



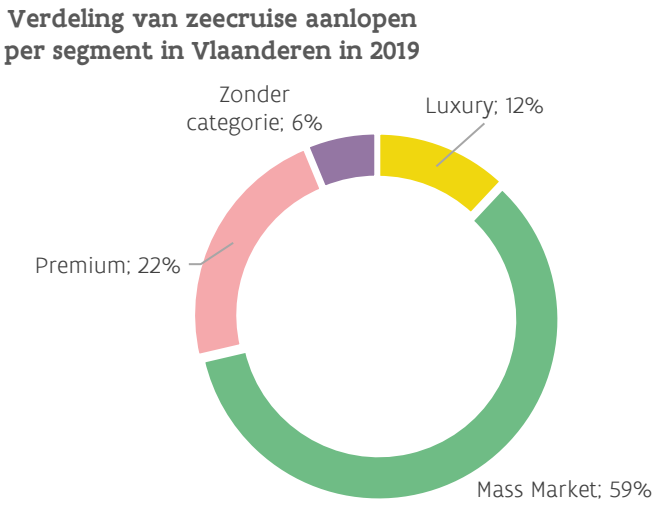
De segmentatie van zeecruisemaatschappijen laat toe te zien hoeveel rederijen en schepen van elke categorie Vlaanderen bezoeken. Zo'n 35% van alle zeecruisemaatschappijen behoort tot de categorie Mass Market. De segmenten Premium en Luxury zijn elk goed voor 29% en 26%. 10% van de rederijen (CMV, Stad Amsterdam en Variety Cruises) kon niet ondergebracht worden in een categorie.



Figuur 78: Verdeling van zeecruisemaatschappijen per segment in Vlaanderen in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten),

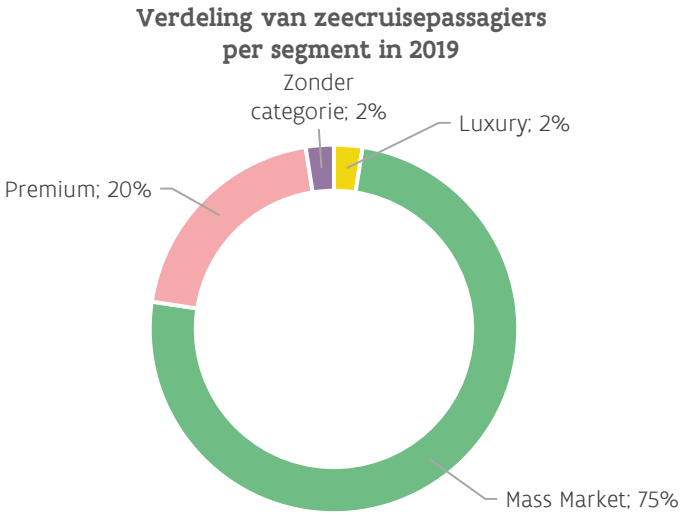
Er zijn echter verschillen te zien in de verhouding van deze segmenten in het aantal aanlopen.

In figuur 79 valt op dat 59% van de aanlopen vanuit het Mass Market segment komt. Rederijen in deze categorie komen vaker langs dan schepen in de Premium of Luxury categorie. Waar nog 26% van de rederijen uit de Luxury categorie kwam, blijkt dat deze slechts voor 12% van de aanlopen zorgen.



Figuur 79: Verdeling van zeecruise aanlopen per segment in Vlaanderen in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten)

Driekwart van alle zeecruisepassagiers die Vlaanderen bezochten in 2019 komen uit het mass marketsegment. Het luxe- en premiumsegment vormt samen 22%. Zoals te zien in tabel 31 ontvangt elke haven een eigen mix van segmenten. 76% van alle zeecruisepassagiers in Zeebrugge behoort tot het mass marketsegment, 22% behoort tot het premium segment. In Antwerpen is dat 60%. In Oostende is dit slechts 10%. In deze laatste haven komt 85% uit de twee hoogste klassen.



Figuur 80: Verdeling van zeecruisepassagiers per segment in 2019
(Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten)

Verdeling zeecruisepassagiers per segment	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge
Luxury	10%	0%	23%	2%
Mass Market	60%	100%	10%	76%
Premium	2%	0%	62%	22%
Zonder categorie	28%	0%	5%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tabel 31: Verdeling van zeecruisepassagiers per segment per haven
(Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten)

3.4.5.2 Segmentatie van riviercruiserederijen

Ook binnen de sector van riviercruiserederijen zijn verschillen in kwaliteit op te merken. Deze worden eveneens door Berlitz belicht in de uitgaven van River Cruising in Europe and the USA. Aangezien niet alle riviercruiseschepen die in Vlaanderen passeerden in 2019 hierin worden gequoteerd, wordt opnieuw gekozen voor een eigen segmentatie, deels gebaseerd op Rautaheimo et al. (2018).

Dit gebeurde eerst aan de hand van volgende indicatoren:

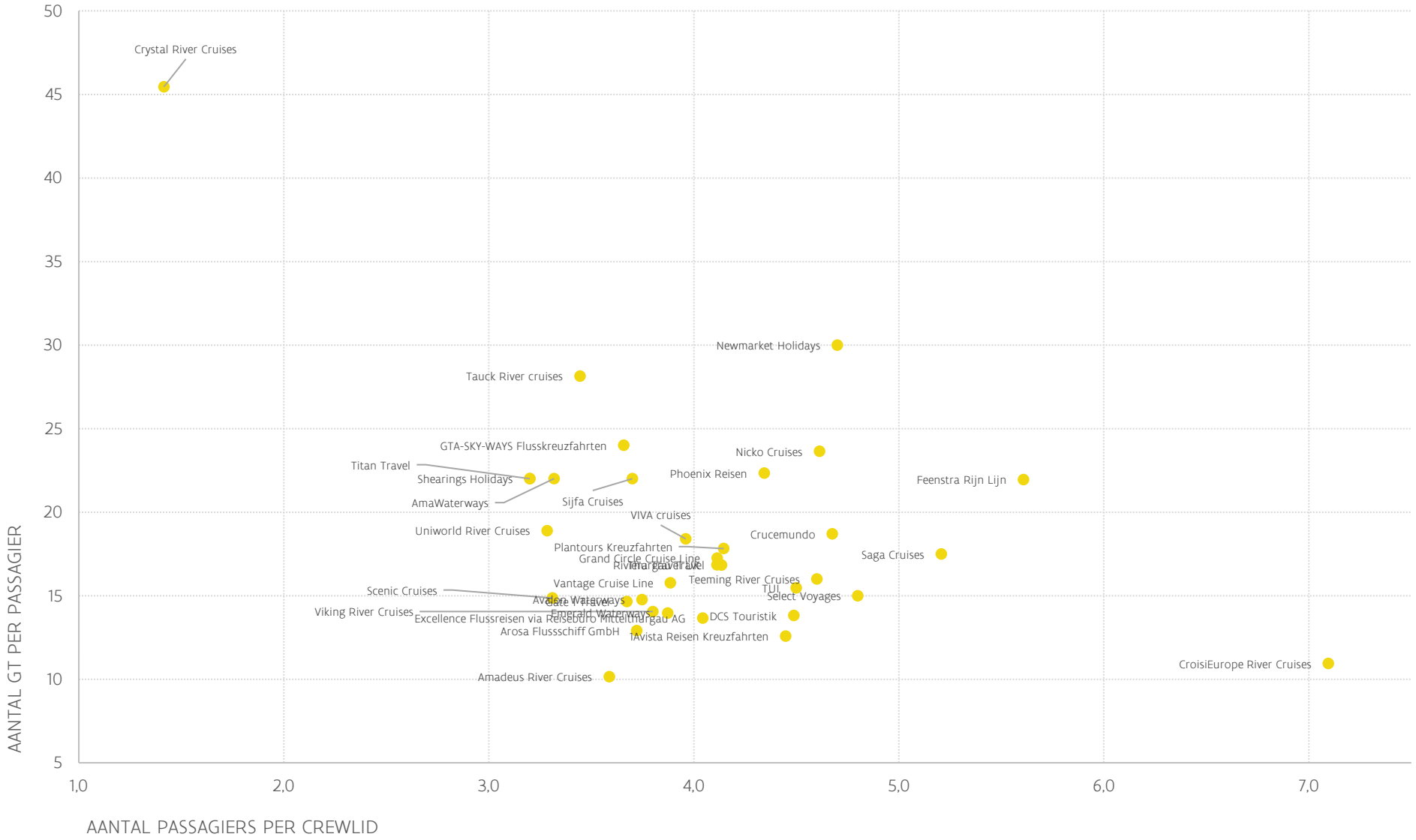
- De space ratio zoals beschreven bij de segmentatie van de zeecruiserederijen
  - → Om het cijfer op niveau van de rederij te bekomen werd het gemiddelde aantal Gross tonnes en passagiers van alle riviercruiseschepen per rederij die in 2019 in een van de Vlaamse havens langs kwamen berekend.
  - → Bij schepen waarvoor geen tonnenmaat bekend is werd een gemiddelde berekend op basis van alle bekende volumes, nl. 2.961 GT.
- De passenger to crew ratio zoals beschreven bij de segmentatie van de zeecruiserederijen
  - → Om het cijfer op niveau van de rederij te bekomen werd het gemiddelde aantal passagiers en bemanningsleden van alle riviercruiseschepen in een van de Vlaamse havens per rederij in 2019 berekend.

Een aantal rederijen valt daardoor automatisch buiten deze analyse:

- Voor schepen van European Waterways Barge Cruises en de Nederlandse Rijnvaartvereniging is geen tonnenmaat bekend en de gemiddelde tonnenmaat kan gezien de specifieke bouw van deze schepen niet gebruikt worden.
- De Nederlandse Vereniging de Zonnebloem en de Stichting Varende Recreatie richten zich tot mensen met beperkingen waaronder rolstoelgebruikers. De space ratio kan daarom niet op deze rederijen worden toegepast.

Figuur 81: Situering riviercruiserederijen op basis van Space ratio en Passenger to crew ratio in 2019 (Bron: Vlaamse en Brusselse havenautoriteiten, Cruisemapper)

Segmentatie riviercruiserederijen op basis van Space Ratio en Passenger to Crew Ratio in 2019



Riviercruiseschepen zijn begrensd in hun grootte en capaciteit. Passage langs sluizen en bruggen zorgt ervoor dat dit type schip vaak ongeveer dezelfde lengte, breedte en hoogte heeft. In figuur 81 is de space ratio tegenover de passenger to crew ratio gezet. De meeste rederijen hebben een space ratio tussen 10 en 25 Gross Tonnes per passagier. Daarom wordt in deze analyse ook rekening gehouden met de dagprijs van een riviercruise.

De dagprijs werd berekend op volgende manier:

- De dagprijs wordt berekend op basis van de op voorhand op de website van de betreffende rederij gepubliceerde prijs van een cruise. Deze prijs omvat de reis, maaltijden, taxen en excursies indien van toepassing. De prijs omvat niet de reis naar vertrek- en aankomsthaven en alle extra's die aan boord betaald worden.
- Tijdens de cruise moet minstens de haven van Antwerpen, Brussel of Gent onderdeel zijn van het programma.
- De cruisereis vindt plaats in april 2021, het piekmoment van aanlopen van riviercruises in Vlaanderen en Brussel. Deze prijzen werden opgezocht in oktober 2020. Prijzen in dollar werden omgerekend in oktober 2020.
- Voor de berekening wordt rekening gehouden met prijs per persoon voor een standaardsuite.
- Indien excursies niet inbegrepen zijn wordt de prijs van een excursie berekend en toegevoegd.
- Enkel basisexcursies worden opgenomen in de analyse. Op maat gemaakte, individuele excursies van een hogere prijscategorie werden niet meegerekend.

De berekening van de dagprijs gebeurde op volgende manier:

$$Geschatte\ dagprijs\ van\ een\ riviercruise\ = \frac{Prijs\ per\ persoon\ voor\ riviercruise + (gemiddelde\ prijs\ excursie\ pp * aantal\ excursiedagen)}{Aantal\ cruisedagen}$$

In sommige gevallen zijn excursies niet inbegrepen. In dat geval werd

- Ofwel de prijs opgezocht van een excursie in een Vlaamse bestemming en deze als gemiddelde prijs gehanteerd. Bij meerdere excursiemogelijkheden werd een gemiddelde van deze uitstappen berekend.
- Ofwel de gemiddelde prijs van een excursie berekend op basis van de prijs van een excursiepakket met x aantal excursies.
- Ofwel de gemiddelde prijs van een excursie volgens Berlitz (2020) toegepast

Voor de dag van vertrek en aankomst werd geen excursie meegerekend aangezien er vermoedelijk meestal geen uitstappen gebeuren op die dagen.

In een aantal gevallen zijn excursies inbegrepen (vb. AmaWaterways) in de prijs en wordt de berekening vereenvoudigd naar:

$$Geschatte\ dagprijs\ van\ een\ riviercruise = \frac{Prijs\ per\ persoon\ voor\ een\ riviercruise}{Aantal\ cruisedagen}$$

Segmenten voor riviercruises kwamen in het onderzoek van Rautaheimo et al. (2018) niet aan bod. Daarom werden voor dit onderzoek eigen categorieën bepaald.

Voor de verdere segmentatie van riviercruiserederijen wordt gebruik gemaakt van de passenger to crew ratio en de dagprijs die leidt tot volgende segmenten:

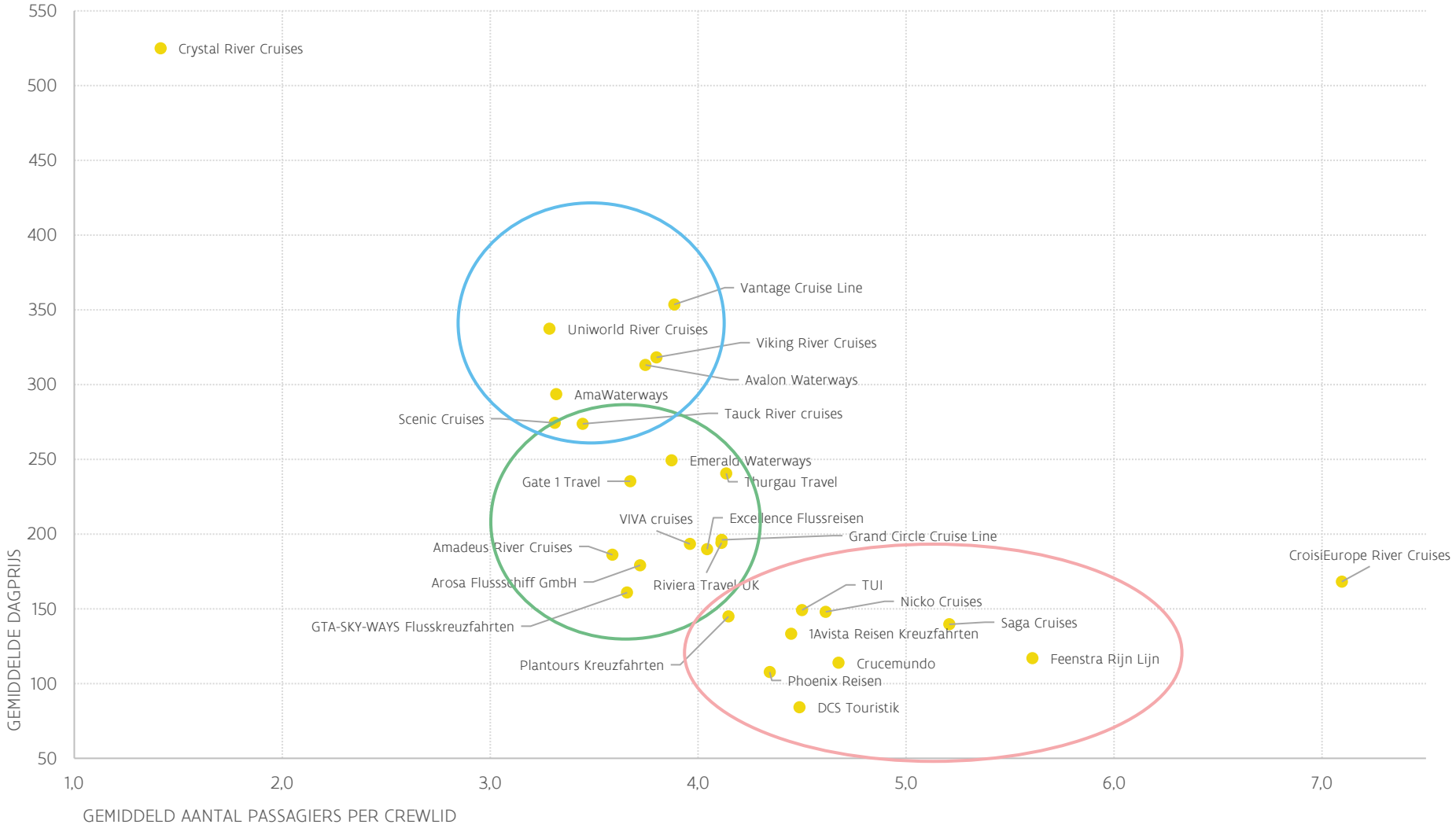
- Budget
  - → Een passenger to crew ratio boven 4
  - → Een dagprijs onder €150 per persoon

- Middenklasse
  - → Een passenger to crew ratio rond 4
  - → Een dagprijs tussen €150 en €300 per persoon

- Luxe
  - → Een passenger to crew ratio onder 4
  - → Een dagprijs boven €300 per persoon

Figuur 82: Situering riviercruiserederijen op basis van Space ratio en gemiddelde dagprijs (Bron: Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten, Cruisemapper, websites rederijen)

Segmentatie riviercruiserederijen op basis van gemiddelde dagprijs incl excursie voor een zeecruise in mei en Passenger to Crew Ratio



Figuur 82 toont de grafiek waarin de passenger to crew ratio en de dagprijs tegenover elkaar werden gezet. Volgende segmenten werden vastgelegd:

- Budget (roze cirkel) met een passenger to crew ratio boven 4 en een dagprijs onder €150
  - → 1Avista Reisen
  - → Croisieurope River Cruises
  - → Crucemundo
  - → DCS Touristik
  - → Feenstra Rijn Lijn
  - → Nicko Cruises
  - → Phoenix Reisen
  - → Plantours Kreuzfahrten
  - → Saga Cruises
  - → TUI Cruises

- Middenklasse (paarse cirkel) met een passenger to crew ratio rond 4 en een dagprijs tussen €150 en €300
  - → Amadeus River Cruises
  - → Arosa Flussschiff GmbH*
  - → Emerald Waterways
  - → Excellence Flussreisen
  - → Gate 1 Travel
  - → Grand Circle Cruise Line
  - → GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten
  - → Riviera Travel
  - → Thurgau Travel AG
  - → VIVA Cruises

- Luxe (blauwe cirkel) met een passenger to crew ratio onder 4 en een dagprijs ongeveer boven €300
  - → AmaWaterways
  - → Avalon Waterways
  - → Crystal River Cruises
  - → Scenic Cruises
  - → Tauck River Cruises
  - → Uniworld River Cruises
  - → Vantage Cruise Line
  - → Viking River Cruises

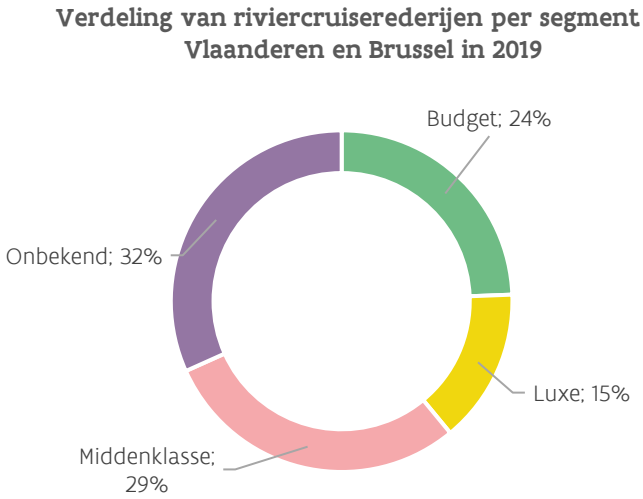
In bovenstaand figuur zijn twee uitschieters te vinden op de as van de passenger to crew ratio. Bij Crystal River Cruises is een ratio te vinden van 1,4. Bij CroisiEurope is dit 7,1. Cruise experts beschouwen aanbieder Arosa (met *) eerder als onderdeel van de budgetklasse.

Niet alle rederijen konden opgenomen worden in de vergelijking van de dagprijs. Deze werden ondergebracht in de categorie 'onbekend'. Het gaat over de volgende organisaties:

- Geen prijzen beschikbaar voor riviercruises met ten minste één bestemming in Vlaanderen.
  - → Shearings Holidays
  - → Newmarket Holidays:
  - → Titan Travel: geen prijzen
  - → Teeming River Cruises
  - → Sijfa Cruises
  - → Select Voyages: geen prijzen
  - → European Waterways Barge Cruises
  - → Nederlandse Rijnvaartvereniging
- Geen prijzen beschikbaar wegens de specifieke werking van de rederij
  - → Motorpassagiersschepen
  - → Nationale Vereniging de Zonnebloem
  - → Stichting Varende Recreatie
- Kras Reizen werd TUI in januari 2021

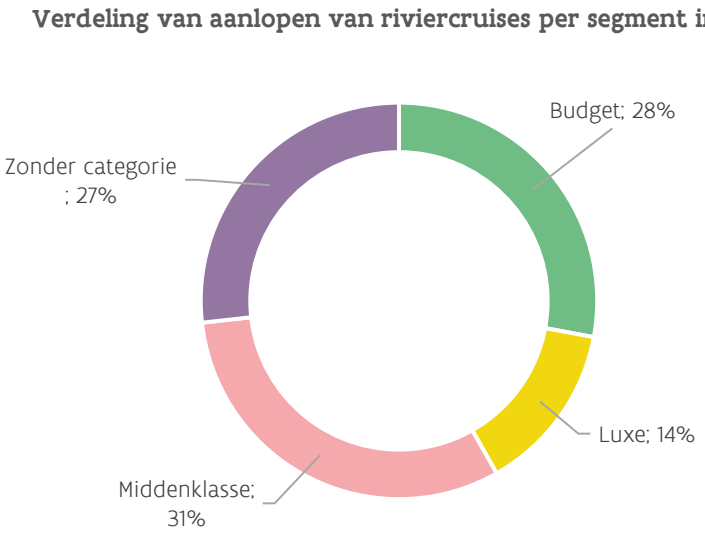
Gezien de passenger to space ratio hoger dan 4 is bij Shearings Holidays, Newmarket Holidays Teeming River Cruises, en Select Voyages zouden deze rederijen mogelijks in het budget segment kunnen worden geplaatst. In dit rapport worden deze rederijen ondergebracht in de categorie 'onbekend'.

De segmentatie van riviercruiserederijen laat toe te zien hoeveel rederijen en schepen van elke categorie Vlaanderen bezoeken. Een erg groot aandeel van de rederijen kan niet aan een categorie worden toegewezen. De reden daarvoor is het grote aantal motorpassagiersschepen en in mindere mate de lagere beschikbaarheid van prijzen voor cruise reizen in 2021. Zo'n 24% van alle riviercruiserederijen behoort tot de categorie Budget. 29% van alle riviercruiserederijen behoren tot de middenklasse. 15% wordt tot het luxesegment gerekend.



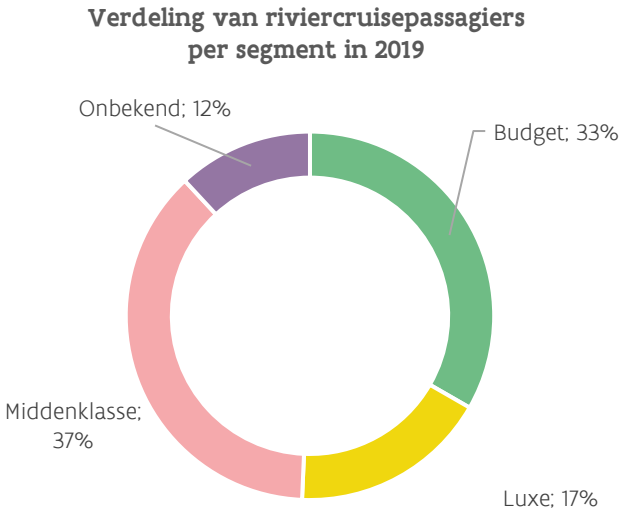
Figuur 83: Verdeling van riviercruiseschepen per segment in Vlaanderen en Brussel in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten)

Bij de verdeling van deze segmenten volgens de aanlopen uit 2019 blijkt 28% van de aanlopen afkomstig te zijn uit het budgetsegment, 31% uit middenklasse en 14% uit de luxeklasse. De aandelen van rederijen en aanlopen per segment verschillen hier onderling minder dan bij de zeecruises.



Figuur 84: Verdeling van aanlopen van riviercruises per segment in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse Havenautoriteiten)

33% van alle riviercruisepassagiers die Vlaanderen bezochten in 2019 komen uit het budgetsegment. Het luxe- en middenklasse segment vormen samen 54%. Zoals te zien in tabel 32 ontvangt elke haven een eigen mix van segmenten. 34% van alle riviercruisepassagiers in Antwerpen komt uit het budgetsegment. In Brussel is dat 39% en in Gent 31%.



Figuur 85: Verdeling van passagiers van riviercruiserederijen per segment per haven in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Verdeling riviercruise-passagiers per segment	Antwerpen	Brussel	Gent
Budget	34%	39%	31%
Middenklasse	38%	25%	39%
Luxe	13%	7%	27%
Onbekend	15%	29%	3%

Tabel 32: Verdeling van riviercruisepassagiers per segment per haven (Bron: Toerisme Vlaanderen, Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

3.4.5.3 Segmenten in relatie tot kenmerken van het schip

Wanneer bouwjaar en segment van schepen die langskwamen in 2019 onder de loep worden genomen valt op dat zeecruiseschepen uit het luxesegment het jongst zijn, met een gemiddelde leeftijd van zo'n 8 à 9 jaar. Schepen uit mass market of premium segment waren in 2019 gemiddeld 17 jaar oud. De schepen uit de onbekende categorie zijn het oudst, vaak van voor het jaar 2000.

De schepen uit het luxesegment hebben bovendien gemiddeld de laagste tonnenmaat (30.314 GT). Schepen uit het mass market segment hebben een gemiddelde tonnenmaat van 90.032 GT. Het middensegment heeft schepen van gemiddeld 79.498 GT.

Kenmerken schip per zeecruisesegment	Gemiddeld bouwjaar	Gemiddelde tonnenmaat in GT
Luxury	2011	30.314
Premium	2004	79.498
Mass Market	2004	90.032
Zonder categorie	1980	30.123

Ook bij de riviercruises valt een verschil op te merken tussen de segmenten en de leeftijd van de schepen. Schepen uit het luxesegment zijn gemiddeld 10 jaar oud. De schepen uit de budgetklasse zijn gemiddeld 20 jaar oud.

Kenmerk schip per riviercruisesegment	Gemiddeld bouwjaar
Luxe	2012
Middenklasse	2011
Budget	2001
Onbekend	1962

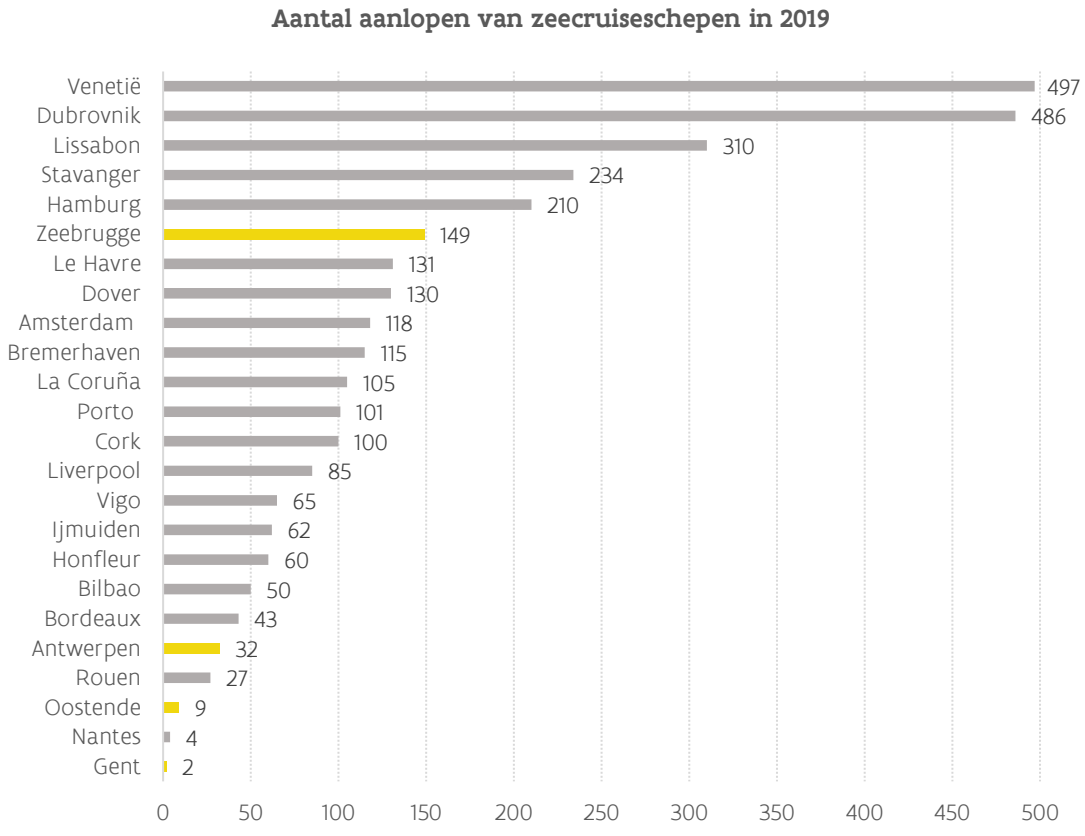
3.5 Benchmark met vergelijkbare bestemmingen

Om een idee te krijgen hoe Vlaanderen zich als cruisebestemming verhoudt tegenover andere havens en steden in Europa werden gegevens over aanlopen en passagiers uit 2019 verzameld in tal van relevante, vaak vergelijkbare Europese bestemmingen. Deze data werden verzameld via jaarverslagen van havens, andere studies en vooral via de rechtstreekse bevraging van havenautoriteiten en toeristische diensten.

De bestemmingen die werden geanalyseerd werden door de havenautoriteiten die deel uitmaken van deze studie alsook door de toeristische diensten naar voor geschoven als relevante bestemming. Deze lijst werd door Toerisme Vlaanderen verder aangevuld, onder andere met Passau en Koblenz. Bij een aantal bestemmingen zoals Southampton en Rotterdam werden cijfers opgevraagd maar deze werden niet verkregen. Voor Parijs werden wel cijfers ontvangen maar bevatten eveneens de gegevens over rondvaarten.

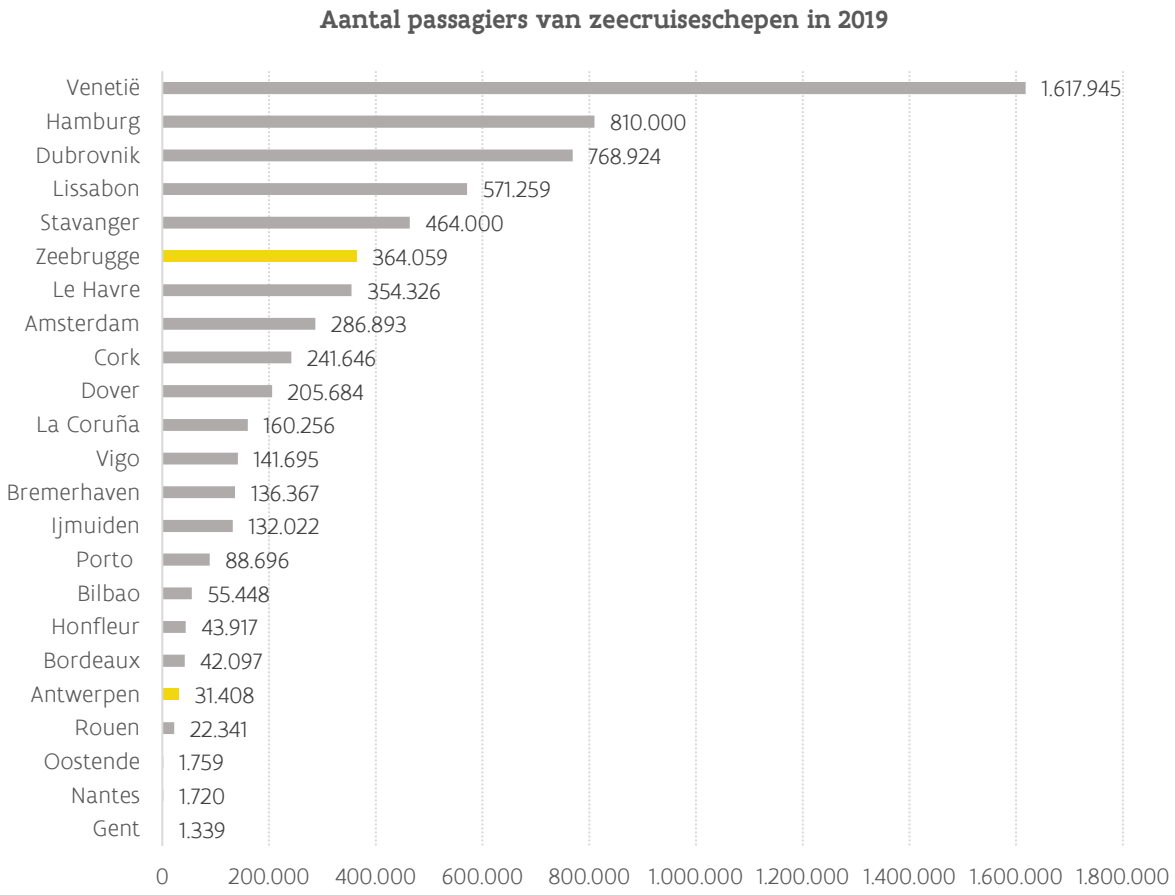
3.5.1 Aanlopen en passagiers van zeecruiseschepen

Zoals te zien in figuur 86 ontvingen Venetië, Dubrovnik en Lissabon het hoogst aantal zeecruiseschepen in 2019. Gent, Nantes en Oostende ontvingen dat jaar het laagst aantal zeecruiseschepen van de havens binnen de benchmark.



Figuur 86: Aanlopen van zeecruiseschepen in Europese havens in 2019
(Bron: Havenautoriteiten Europese havens, Vlaamse Havenautoriteiten)

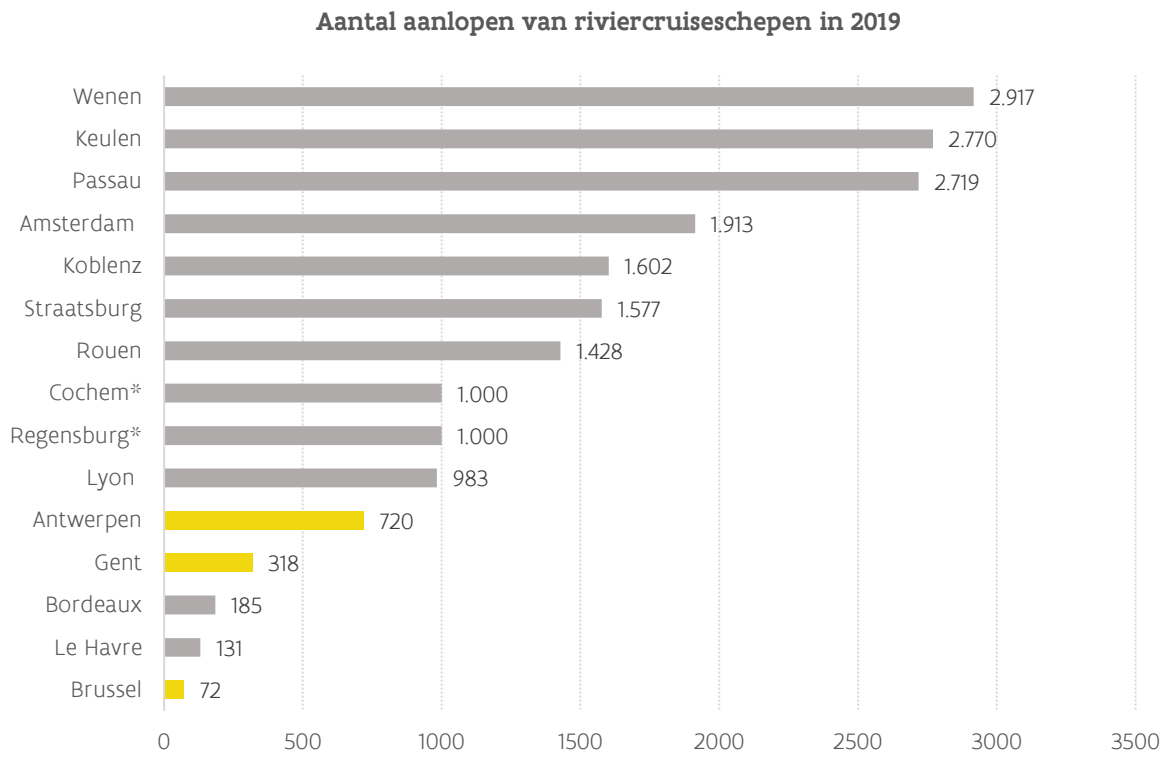
Ook wat het aantal passagiers betreft staat Venetië bovenaan (Figuur 87) met meer dan 1,6 miljoen reizigers. Opvallend is dat ook Hamburg een zeer groot aantal passagiers registreerde. Beide havens fungeren als aankomst- en vertrekhaven voor heel wat cruisereizen. Zij registreren dus zowel passagiers die inschepen om hun reis te starten als passagiers die terugkomen van hun reis. Gent, Nantes en Oostende sluiten ook hier de rij.



Figuur 87: Passagiers van zeecruiseschepen in Europese havens in 2019
(Bron: Havenautoriteiten Europese havens, Vlaamse Havenautoriteiten)

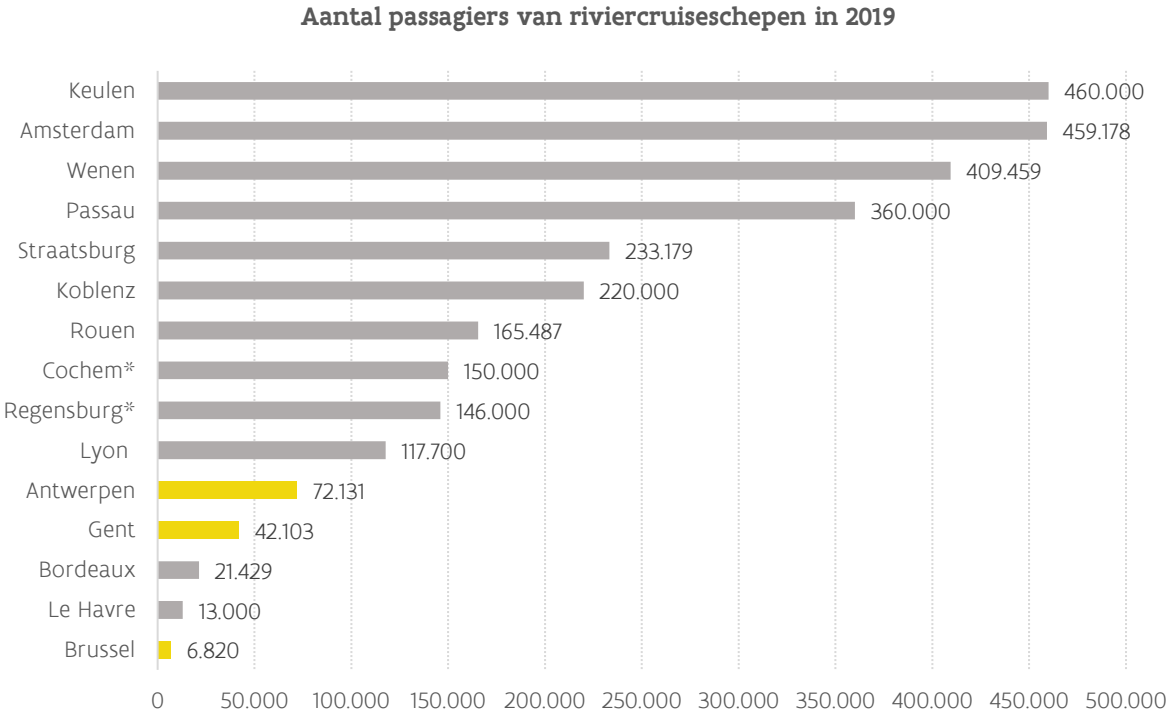
3.5.2 Aanlopen en passagiers van riviercruises

Wat betreft de riviercruises ontvingen Wenen, Keulen en Passau het hoogst aantal schepen in 2019. Binnen de benchmark registreerden Brussel, Le Havre en Bordeaux het laagst aantal riviercruises (figuur 88)



Figuur 88: Aanlopen van riviercruiseschepen in Europese havens in 2019
(Bron: Havenautoriteiten Europese havens, Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

Ook uit figuur 89 valt op te maken welke havens dienst doen als homeport. Vooral Keulen, Amsterdam, Wenen en Passau registreerden in 2019 heel wat aankomende en vertrekkende cruisepassagiers. Brussel, Le Havre en Bordeaux sluiten ook hier de rij.



Figuur 89: Passagiers van riviercruiseschepen in Europese havens in 2019
(Bron: Havenautoriteiten Europese havens, Vlaamse en Brusselse Havenautoriteiten)

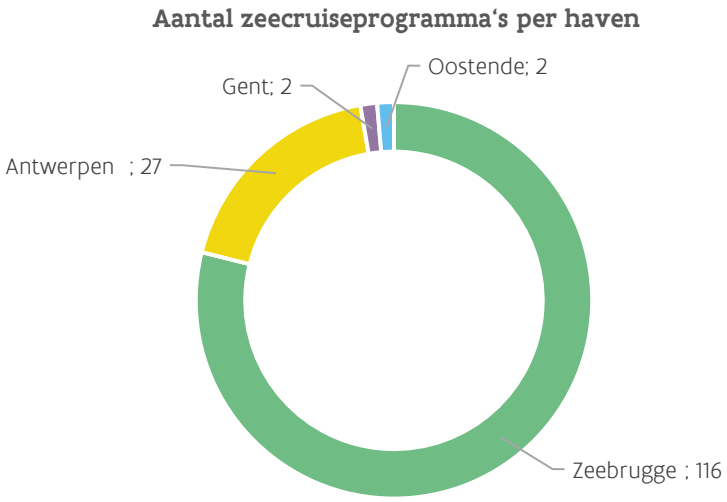
3.6 Cruisereizen en excursies in Vlaanderen

De Vlaamse havens van Antwerpen, Brussel, Gent, Oostende en Zeebrugge maken steeds deel uit van een groter, internationaal cruiseprogramma dat door een rederij wordt aangeboden. Elk programma heeft zijn specifieke route, thema en bestemmingen. Om een idee te krijgen van het aantal cruiseprogramma's en de kenmerken ervan werd een overzicht gemaakt van de reizen in 2021 met ten minste één halte in Vlaanderen of Brussel. Het gaat om programma's georganiseerd door de rederijen die werden geregistreerd in 2019. Programma's van rederijen die in 2019 niet langs kwamen werden dus niet opgenomen. Mogelijk waren op het tijdstip van analyse ook enkele programma's nog niet gepubliceerd (onder andere omwille van de situatie rond Covid-19). Eveneens moet rekening gehouden worden met annulaties en wijzigingen in de programma's door weersomstandigheden of andere oorzaken. Dit overzicht werd vooral gemaakt om een idee te krijgen van het aantal aangeboden programma's en hun inhoud.

3.6.1 Cruiseprogramma's van zeecruiserederijen

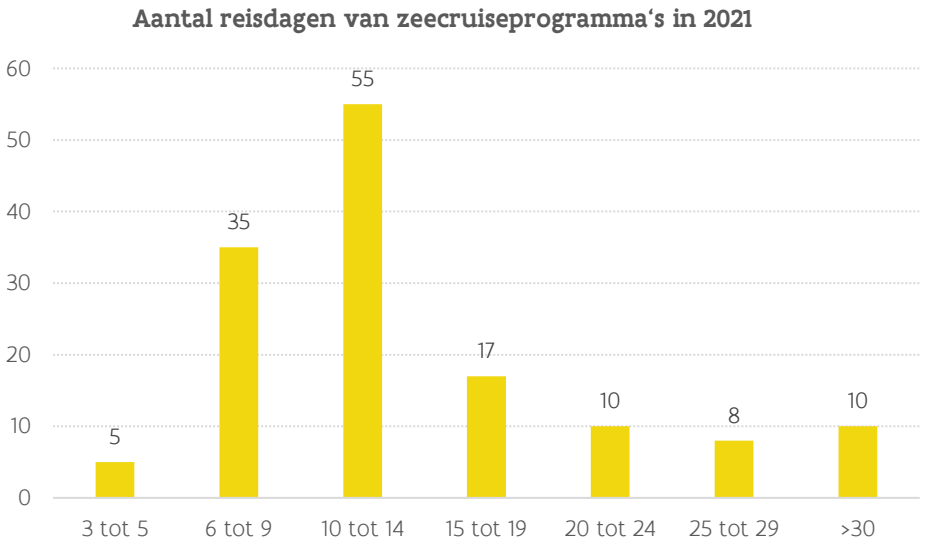
Voor 2021 werden 140 verschillende cruisereizen gedetecteerd, georganiseerd door 25 verschillende rederijen. Van een aantal rederijen zoals Mystic Cruises en Sea Cloud Cruises werden geen programma's gevonden. De rederij CMV vroeg in 2020 het faillissement aan.

Zeebrugge werd teruggevonden in 116 programma's oftewel in 83% van de gevallen. Antwerpen werd 27 keer als stop gevonden in een zeecruisereis. In bijna alle gevallen werd telkens één haven bezocht. In zeven van de reizen werden twee havens bezocht. Telkens ging het hier om een combinatie van Antwerpen met de andere havens.



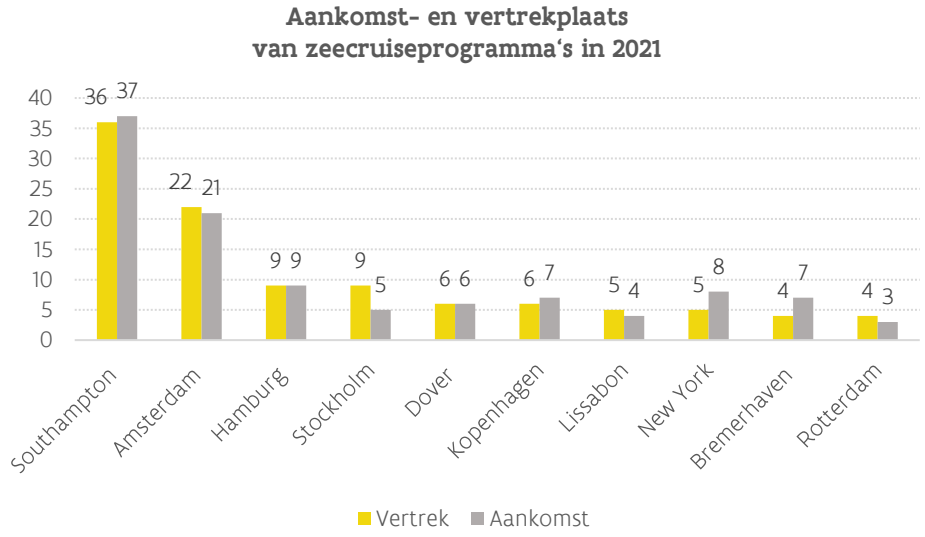
Figuur 90: Aantal cruiseprogramma's per haven voor 2021 (Bron: websites rederijen uit 2019)

De duurtijd van de cruisereizen is zeer gevarieerd. Er werden programma's gevonden van 3 tot 95 dagen met ten minste één bestemming in Vlaanderen. De reis van 95 dagen betreft een cruise in het noordelijk halfrond met Antwerpen en Zeebrugge op het programma. Bijna 70% van de cruisereizen bedraagt tussen de 3 en de 14 reisdagen.



Figuur 91: Aantal reisdagen van zeecruiseprogramma's in 2019 van rederijen uit 2019 (Bron: websites rederijen)

In totaal werden zo'n 31 vertrekhavens en 28 aankomsthavens gevonden in de cruiseprogramma's uit 2021. Het grootste deel van de cruisereizen waar Vlaanderen deel van uitmaakte begon en eindigde in Southampton en Amsterdam. Een cruise werd niet noodzakelijk beëindigd in dezelfde haven als de haven van vertrek. Ook Zeebrugge werd éénmaal gevonden als vertrekhaven maar niet als aankomsthaven. De andere havens werden niet als punt van vertrek of aankomst gedetecteerd.



Figuur 92: Aankomst- en vertrekhavens van cruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

Een cruisereis wordt door rederijen vaak aangeboden met een wel klinkende titel die het thema van de rondreis samenvat. In totaal werden 66 verschillende benamingen van cruisereizen gevonden. Zoals te zien in tabel 33 kwamen de woorden West/Western Europe, France/French, North/Northern Europe en Belgium/Belgian het vaakst voor in de titels. Enkele voorbeelden zijn:

- The most beautiful facets of Western Europe
- Picturesque French coasts
- Northern Odyssey
- Belgian chocolates and floral Holland
- Rivers & cities of France & Belgium

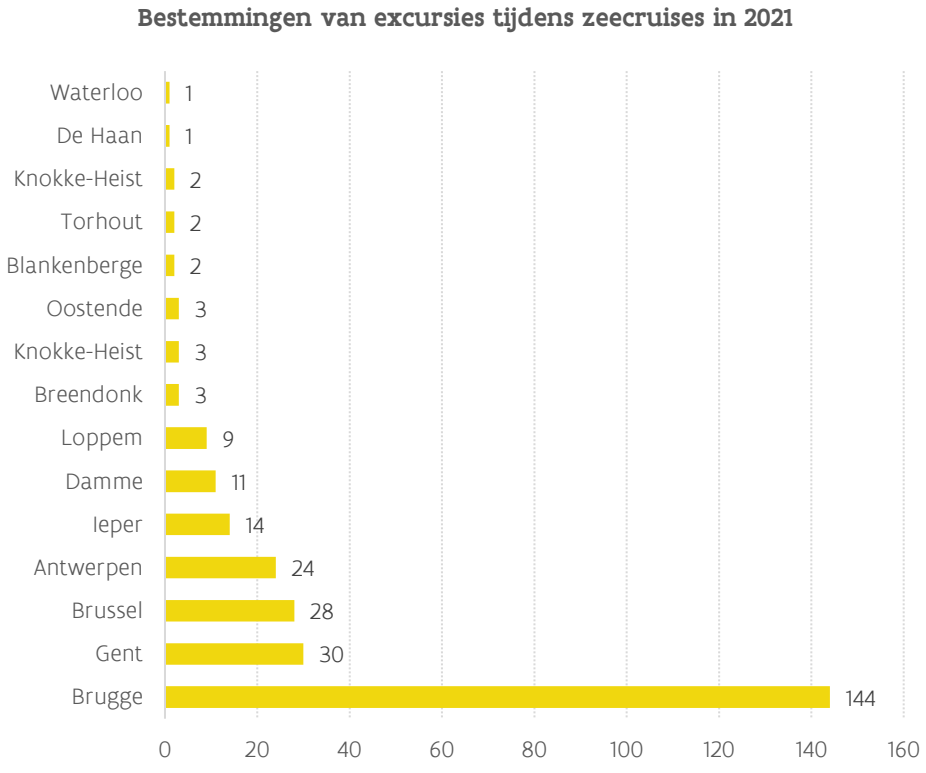
Woorden in titels van zeecruisereizen	Aantal keer gebruikt
West/Western Europe	13
France/French	8
North/Northern Europe	7
Belgium/Belgian	7
City/cities	6
Normandy/Normande/Normandie	4
Netherlands/Holland/Dutch	3
Chocolate	2
Flanders	1
Heritage/historic	1

Tabel 33: Meest gebruikte woorden in benamingen van cruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

Vanuit de havens waar de cruiseschepen aanmeren worden door de rederijen tal van excursies aangeboden. Deze zijn in bijna alle gevallen optioneel en kunnen door de reizigers op voorhand of aan boord worden gereserveerd. De rederijen die in 2019 langs kwamen en zeecruisereizen aanboden met ten minste een bestemming in Vlaanderen werden daarom verder onder de loep genomen.

In totaal werden 257 verschillende excursiemogelijkheden gevonden naar 15 verschillende bestemmingen. In 56% van de gevallen (dus in 144 excursiemogelijkheden) is Brugge de bestemming of een van de bestemmingen tijdens de excursie. Een aantal bestemmingen werd telkens met elkaar gecombineerd. Zo werd een uitstap naar het kasteel van Loppem bijvoorbeeld vaak verlengd met een bezoek aan Damme, Knokke-Heist en/of aan het kasteel van Wijnendale in Torhout.

Zo'n 40% van alle excursies tijdens zeecruises wordt georganiseerd buiten de bestemming waar men aanmeert, zoals Ieper, Breendonk, Knokke-Heist,… .

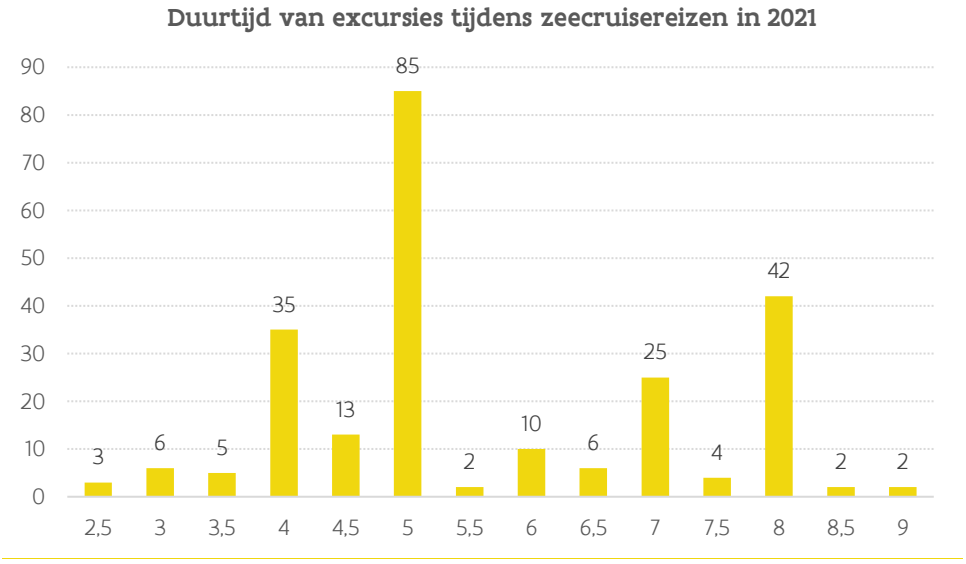


Figuur 93: Bestemmingen van excursies tijdens zeecruises in 2021 (Bron: websites rederijen)

In de meeste gevallen gaat het hier om excursies in groep. Een aantal rederijen, vaak in het luxesegment, biedt daarnaast ook individuele pakketten aan maar deze werden niet altijd uitgebreid beschreven.

Een cruisepassagier is niet verplicht om een bestemming te verkennen door middel van een via de rederij georganiseerde excursie. Hij of zij kan eveneens opteren voor een volledig zelfstandige uitstap of om aan boord te blijven.

De duurtijd van een uitstap werd niet altijd meegedeeld. Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat een georganiseerde excursie gemiddeld zo'n 5,5 uur duurt, transfer inbegrepen. Bij 85 excursies werd aangegeven dat deze 5 uur duren (32% van alle excursies). 42 van de excursies duurt zo'n 8 uur. Dit waren bijvoorbeeld uitstappen naar Brussel vanuit Zeebrugge of bezoeken aan Ieper.



Figuur 94: Duurtijd van excursies tijdens zeecruisereizen in 2021 (Bron: websites rederijen)

Per rederij werden, indien mogelijk, prijzen voor excursies in Vlaamse bestemmingen opgezocht. In geval van meerdere bestemmingen werd hiervan het gemiddelde berekend. Zoals te zien in tabel 34 variëren de prijzen van excursies duidelijk per rederij.

Op de websites van de rederijen Saga Cruises, Regent Seven Seas Cruises en Viking Cruises werd aangegeven dat (basis)excursies inbegrepen zijn in de prijs van de reis. Bij nazicht blijkt het hier telkens te gaan over één inbegrepen excursie per bestemming maar worden er nog tal van andere, betalende uitstappen aangeboden. Daarom werden voor deze twee bedrijven toch gemiddelde prijzen volgens Berlitz (2020) meegegeven. Ook indien geen prijzen beschikbaar waren werd de gemiddelde prijs van een excursie toegepast zoals beschreven in Berlitz. Deze prijs bedraagt 58 euro volgens de Berlitz uitgave van 2020 en werd in tabel 34 toegepast op de rederijen in rood.

Rederij	Gemiddelde prijs voor een excursie in een Vlaamse bestemming
Oceania Cruises Inc	182 €
Seabourn Cruise Lines	160 €
Rivages du Monde/All Ways Cruises	158 €
Crystal Cruises	139 €
Windstar Cruises	139 €
Holland America Line-Hal	104 €
Ponant	100 €
Norwegian Cruise Line	97 €

Princess Cruises	97 €
Azamara Cruises	90 €
Celebrity Cruises	82 €
Costa Cruises	77 €
MSC Cruises	77 €
Royal Caribbean	68 €
Aida Cruises	58 €
Cunard Line	58 €
Fred Olsen Cruise Line	58 €
Hapag Lloyd Cruises	58 €
P&O Cruises	58 €
Silversea Cruises	58 €
Phoenix Reisen	41 €
Saga Cruises	58 €
Regent Seven Seas Cruises	Inbegrepen
Viking Cruises	58 €

Tabel 34: Gemiddelde prijs van een excursie per zeecruiserederij (Bron: websites rederijen, Berlitz)

Ook de excursies zelf krijgen een eigen titel en beschrijving van de rederijen. In de titels van de 257 geregistreerde uitstappen werden, naast de plaatsnamen, de woorden chocolate/chocolade, canal, beer/bier en medieval/middeleeuws het vaakst gebruikt (tabel 34).

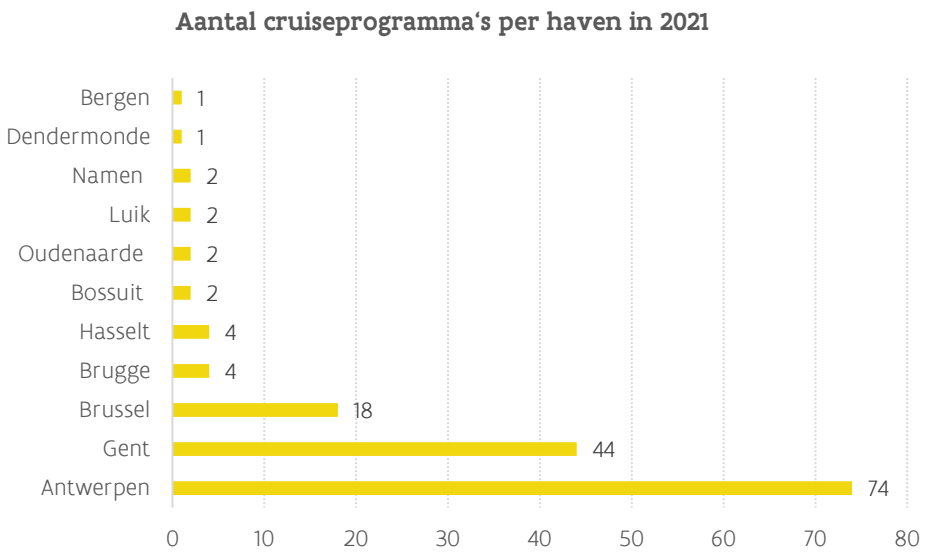
Woorden in titels van excursies tijdens zeecruises	Aantal keer gebruikt
Chocolate/chocolade	22
Canal	15
Beer/bier	14
Medieval/middeleeuws	14
Romantic	6
Historic/heritage	5
Local	5
Bike	4
Flanders Fields	4
Flanders	4
Waffles	2
Rubens	1
Masters	1

Tabel 35: Meest gebruikte woorden in benamingen van excursies van zeecruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

3.6.2 Cruiseprogramma's van riviercruiserederijen

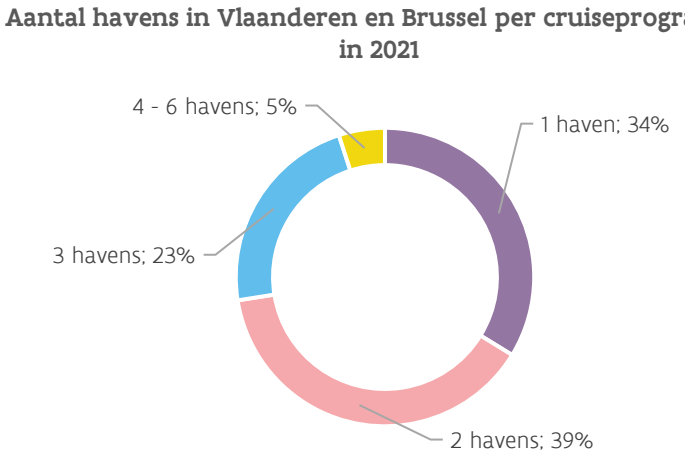
Voor 2021 werden 79 verschillende cruisereizen gedetecteerd, georganiseerd door 21 verschillende rederijen. Van een aantal rederijen zoals Feenstra Rijn Lijn en GTA-SKY-Ways werden geen programma's gevonden. Programma's van motorpassagiersschepen zijn niet in opgenomen in de analyse.

Antwerpen werd teruggevonden in 74 programma's oftewel in 94% van de gevallen (figuur 95). Gent werd 44 keer als stop gevonden in een cruisereis en Brussel 18 keer. Hoewel in Brugge geen riviercruises geregistreerd werden in 2019, zijn voor 2021 vier cruiseprogramma's gevonden met een tussenstop of zelfs een vertrek in deze stad. Opvallend is dat, naast de havens die deel uitmaken van deze studie ook daarbuiten halt wordt gehouden. Dat is het geval in Hasselt, Bossuit (Avelgem), Oudenaarde, Luik, Namen, Dendermonde en Bergen.



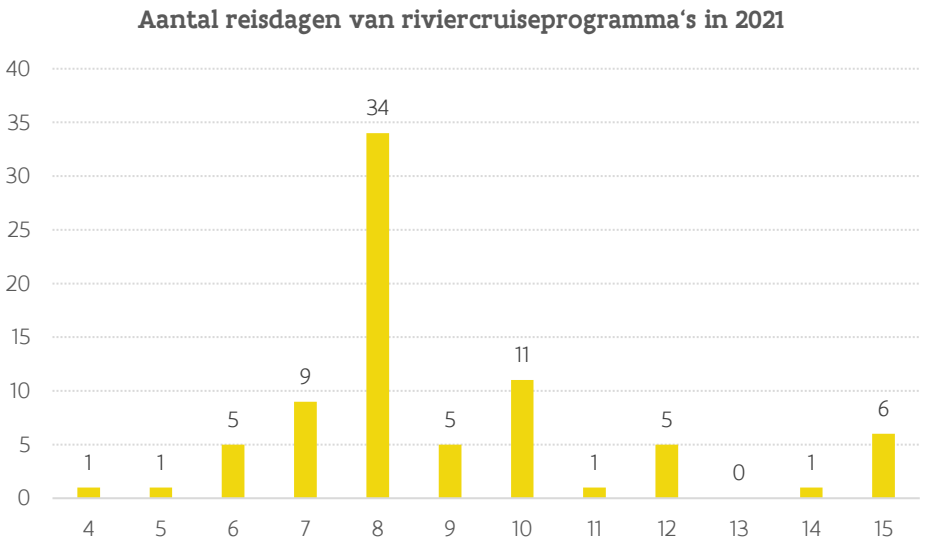
Figuur 95: Aantal cruiseprogramma's van riviercruises per haven in 2021 (Bron: websites rederijen)

In tegenstelling tot de zeecruiseprogramma's waar in bijna alle gevallen slechts één bestemming in Vlaanderen werd bezocht, worden tijdens riviercruiseprogramma's vaak meerdere stops ingelast. In 66% van de gevallen wordt een bezoek gebracht aan ten minste twee havens. Vaak gaat het hier om de combinatie tussen Antwerpen en Gent.



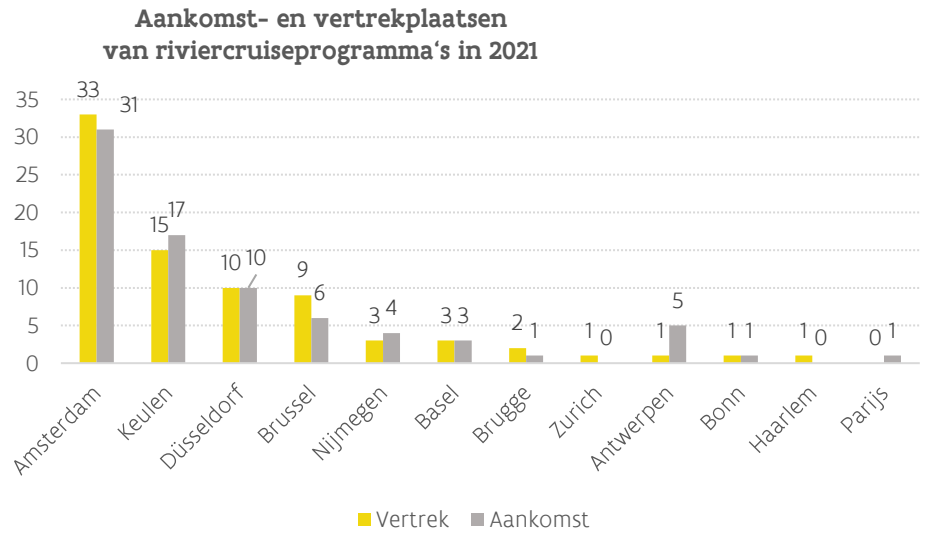
Figuur 96: Aantal Vlaamse en Brusselse havens per cruiseprogramma in 2021 (Bron: websites rederijen)

De duurtijd van de cruisereizen is minder gevarieerd dan bij de zeecruises. Voor 80% van alle riviercruises, ligt het aantal reisdagen tussen 6 en 10 dagen.



Figuur 97: Aantal reisdagen van riviercruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

In totaal werden 11 vertrekhavens en 10 aankomsthavens gevonden in de cruiseprogramma's. Het grootste deel van de cruisereizen waar Vlaanderen deel van uitmaakte begint en eindigt in Amsterdam. Een cruise werd niet noodzakelijk beëindigd in dezelfde haven als de haven van vertrek. Negen programma's vertrekken vanuit Brussel, zes komen op die plek aan. Ook Brugge en Antwerpen werden een aantal keer teruggevonden in de programma's als aankomst- of vertrekhaven. Gent werd in de cruiseprogramma's niet gevonden als plaats van vertrek of aankomst.



Figuur 98: Aankomst- en vertrekplaatsen van riviercruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

Ook riviercruiseprogamma's krijgen aanlokkelijke benamingen opgespeld. Een cruisereis wordt door rederijen vaak aangeboden met een titel die het thema van de rondreis samenvat. In totaal werden 74 verschillende benamingen van cruisereizen gevonden. Zoals te zien in onderstaande tabel kwamen de woorden in verband met Nederland, België en tulp/lente het vaakst voor in de titels. Enkele voorbeelden zijn:

- Tulip Serenade
- Cruise sun kissed Zeeland and charming Flanders
- Weihnachten und Silvester in Holland/Belgien
- Windmills, Tulips & Belgian Delights

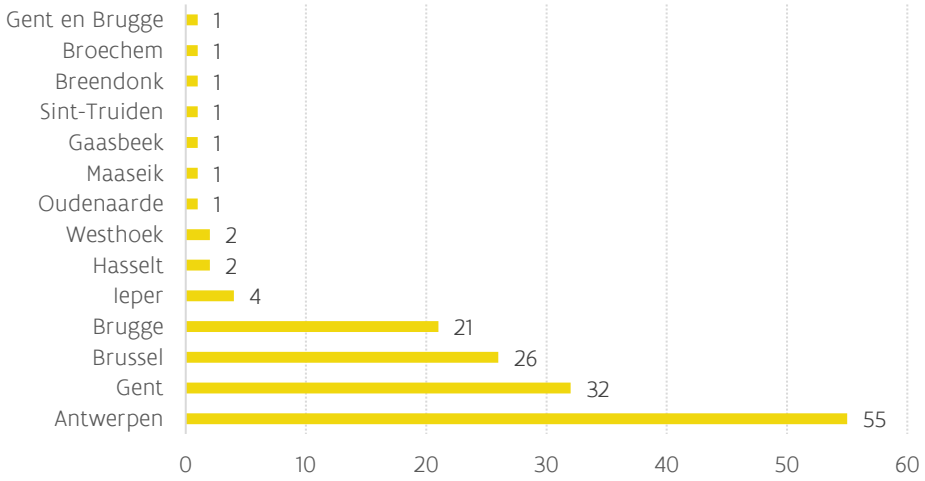
Woorden in titels van riviercruisereizen	Aantal keer gebruikt
Holland/Netherlands/Niederlande/Nederland/Dutch	34
Belgium/Belgien/Belgian/België	26
Tulip /tulp/flower/Bloom/springtime/bulb	26
Silvester/Wheinachten/Christmas/New Year/Advent/Yul	12
Rhine/Rhein	11
Amsterdam	10
Flanders/Flandern	9
Canal	2

Tabel 36: Meest gebruikte woorden in benamingen van riviercruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

Ook passagiers van riviercruises hebben de kans om voor vertrek of tijdens de reis een excursie te reserveren, al zijn deze vaker inbegrepen in de prijs tegenover de excursies van zeecruises.

In totaal werden 149 verschillende excursiemogelijkheden gevonden naar 14 verschillende bestemmingen. In 37% van de gevallen is Antwerpen de bestemming of een van de bestemmingen tijdens de excursie. Gent komt in 21% van de excursies terug, Brussel in 17% en Brugge in 14%. In de meeste gevallen werden, op één uitstap na, geen bestemmingen gecombineerd tijdens een excursie. De uitstappen naar Oudenaarde en Broechem dienden voor een bezoek aan een golfterrein in het kader van een golfcruise. Maaseik en Sint-Truiden waren de eindhalte van een fietstocht vanuit Maastricht en Hasselt. In vier excursieprogramma's worden uitstappen naar Ieper georganiseerd. Daarnaast zijn nog twee excursiemogelijkheden naar de Westhoek.

Bestemmingen van excursies tijdens riviercruises in 2021



Figuur 99: Bestemmingen van excursies tijdens riviercruises in 2021 (Bron: websites rederijen)

In de meeste gevallen gaat het hier om excursies in groep. Individuele pakketten worden op de websites van de rederijen nagenoeg niet aangeboden, in tegenstelling tot een aantal rederijen van zeecruises.

Een cruisepassagier is niet verplicht om een bestemming te verkennen door middel van een via de rederij georganiseerde excursie. Hij of zij kan eveneens opteren voor een volledig zelfstandige uitstap.

De duurtijd van een uitstap werd niet altijd meegedeeld. Op basis van de beschikbare gegevens van 39 excursiemogelijkheden blijkt dat een georganiseerde uitstap gemiddeld zo'n 4,5 uur duurt. Dat is een uur korter dan bij de uitstappen tijdens zeecruises. Dit kan vermoedelijk deels verklaard worden door het feit dat excursies van riviercruises vaker doorgaan in de bestemming waar men aanmeert (68% van alle uitstappen) in plaats van in een andere bestemming waarvoor verdere verplaatsingen nodig zijn.

Per rederij werden, indien mogelijk, prijzen voor excursies in Vlaanderen en Brussel opgezocht. Eveneens werden excursiepakketten aangeboden. Hiervan werd de prijs per uitstap berekend op basis van de prijs van het pakket. Zoals te zien in tabel 37 variëren de prijzen van excursies minder per rederij vergeleken met de prijzen bij zeecruiserederijen.

Op de websites van 9 rederijen werd aangegeven dat (basis)excursies inbegrepen zijn in de prijs van de reis. Bij Saga Cruises en Viking Cruises is, net zoals bij de zeecruises, telkens één excursie per bestemming inbegrepen. Ook hier werd geopteerd om de excursies te beschouwen als exclusief. Er werden voor deze rederijen en voor Thurgau Travel geen prijzen per excursie gevonden. Daarom wordt de gemiddelde prijs van een excursie volgens Berlitz (2020) toegepast. Deze zijn aangeduid in rood.

Rederij	Gemiddelde prijs van een excursie
Avalon Waterways	76 €
Vantage Cruise Line	63 €
Gate 1 Travel	50 €
Amadeus River Cruises	47 €
Arosa Flussschiff GmbH	44 €
DCS Touristik	44 €
Feenstra Rijn Lijn	44 €
Plantours Kreuzfahrten	43 €
Crucemundo	43 €
VIVA cruises	42 €
Phoenix Reisen	41 €
CroisiEurope River Cruises	40 €
Nicko Cruises	39 €
Excellence Flussreisen via Reisebüro Mittelthurgau AG	34 €
1Avista Reisen Kreuzfahrten	33 €
GTA-SKY-WAYS Flusskreuzfahrten	31 €
Saga Cruises	58 €
Viking River Cruises	58 €
Thurgau Travel	58 €
AmaWaterways	Inbegrepen
Crystal River Cruises	Inbegrepen
Emerald Waterways	Inbegrepen
Grand Circle Cruise Line	Inbegrepen
Riviera Travel UK	Inbegrepen
Scenic Cruises	Inbegrepen
Tauck River cruises	Inbegrepen
TUI	Inbegrepen
Uniworld River Cruises	Inbegrepen

Tabel 37: Gemiddelde prijs van een excursie per zeecruisemaatschappij (Bron: websites rederijen)

In de titels van de 149 geregistreerde uitstappen werden, naast de plaatsnamen, de woorden bike/bicycle en chocolate het vaakst gebruikt (tabel 38). Het gepubliceerde aanbod van uitstappen per fiets ligt bij deze cruisemaatschappijen hoger dan bij de uitstappen van zeecruisemaatschappijen.

Woorden in titels van excursies tijdens riviercruises	Aantal keer gebruikt
Bike/bicycle	13
Chocolate	10
Local	5
Rubens	5
Beer	4
Canal	4
Historic/historisches	4
Medieval	4
Flanders	4
Waffle	3
Diamond	2
Flanders Fields	2

Tabel 38: Meest gebruikte woorden in benamingen van excursies van riviercruiseprogramma's in 2021 (Bron: websites rederijen)

KORT

- → Voor 2021 werden 140 verschillende zeecruisereizen gedetecteerd met een stop in Vlaanderen, georganiseerd door 25 verschillende rederijen. Zo'n 55 van de 140 reizen is 10 tot 14 dagen lang. Ook reizen van 6 tot 9 dagen worden vaker aangeboden.
- → Het grootste deel van de zeecruisereizen waar Vlaanderen deel van uitmaakte begon en eindigde in Southampton of Amsterdam.
- → In 56% van de gevallen is Brugge de bestemming of een van de bestemmingen tijdens de excursie aangeboden door zeecruisemaatschappijen.
- → Een excursie aangeboden door een zee- of riviercruisemaatschappij kost de passagier gemiddeld 58 euro.
- → Voor 2021 werden 79 verschillende riviercruisereizen gedetecteerd met een stop in Vlaanderen, georganiseerd door 21 verschillende rederijen. Het grootste deel daarvan begint en eindigt in Amsterdam.
- → In 37% van de gevallen is Antwerpen de bestemming of een van de bestemmingen tijdens de excursie aangeboden door riviercruisemaatschappijen, gevolgd door Gent (21%).

4 Profiel van cruisepassagiers

Vijfjaarlijks voert Toerisme Vlaanderen in samenwerking met de kunststeden Antwerpen, Brugge, Gent, Leuven, Mechelen en Brussel een kunststedenonderzoek uit dat onder andere peilt naar het profiel, de bestedingen, de tevredenheid over de bestemming en de activiteiten van verblijfs- en dagtoeristen in de steden. Aan het onderzoek van 2022 werden eenmalig bevragingen van cruisepassagiers in Brugge, Antwerpen, Gent en Brussel toegevoegd. De stad Oostende maakt geen deel uit van het kunststedenonderzoek.

Naast kenmerken over profiel, reisgezelschap en bestedingen, werd passagiers ook gevraagd naar hun perceptie over de bestemming die ze bezocht hebben. Over volgende onderwerpen werden vragen gesteld:

- Bestemming tijdens de uitstap
- Tijd aan wal
- Georganiseerde excursie of niet + wanneer aangekocht
- Tevredenheid
- Bestemming geschikt voor uitstap met kinderen
- Vooraf geïnformeerd
- Belang van de bestemming
- Gebruik vervoer
- Activiteiten gedaan
- Detail van aankopen

In de periode april/mei tot en met september 2022 werden 280 zeecruisepassagiers en 175 riviercruisepassagiers bevraagd in de havens van Zeebrugge, Antwerpen, Gent en Brussel. Passagiers werden aangesproken op de kade ter hoogte van hun schip vlak voordat ze na een bezoek aan Vlaanderen weer aan boord zouden gaan. 228 van de 280 zeecruisetoeristen waren aangemeerd in Zeebrugge, 52 werden bevraagd in de stadshaven van Antwerpen. Bij de riviercruisetoeristen bestond de grootste groep uit passagiers die aangemeerd waren in Antwerpen (121), gevolgd door Gent (47) en enkele passagiers in Brussel (7).

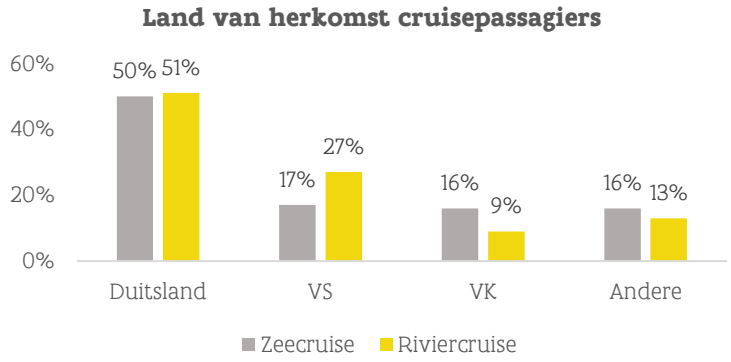
In samenwerking met de havens werd telkens de meest geschikte plek gezocht om passagiers te bevragen. In Brugge was dit aan de gangway of in geval van slecht weer in de cruiseterminal (rekening houdend met het feit dat hier geen passagiers langs kwamen die via de rederij een excursie hadden gereserveerd. Deze groep wordt steeds rechtstreeks aan de loopbrug afgezet per bus). In Antwerpen aan het Kattendijkdok, in Gent en in Brussel werd steeds bevraagd ter hoogte van de loopbrug. Aan de nieuwe cruiseterminal van Antwerpen stelde een enquêteur zich op aan de poort die toegang gaf tot de kade. De vragenlijst was beschikbaar in Engels, Nederlands, Frans, Spaans en Duits.

In dit deel worden de socio-demografische kenmerken van de passagiers onder de loep genomen. De kenmerken over hun uitstap zelf komen aan bod in het hoofdstuk over sociale impact, waar de bevindingen tegenover de perceptie van de bewoners wordt gezet. De resultaten over uitgaven worden opgenomen in de analyse van de economische impact.

4.1 Herkomst

De bevraagde zeecruisepassagiers zijn vooral afkomstig uit Duitsland (50%), Verenigde Staten (17%) en Verenigd Koninkrijk (16%). Ook bij de riviercruise passagiers is Duitsland het belangrijkste land van herkomst (51%), gevolgd door de VS (27%) en het Verenigd Koninkrijk (9%).

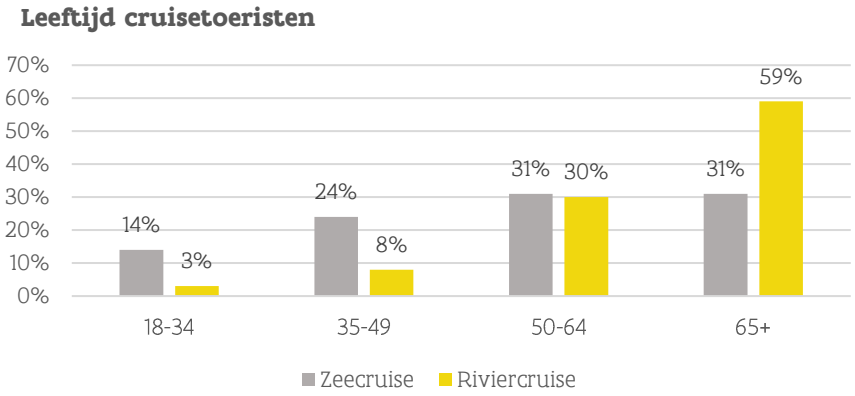
Bij navraag bij de haven van Zeebrugge blijkt dat het aandeel Britse zeecruisepassagiers doorgaans hoger ligt.



Figuur 100: Q11: In welk land woont u? (Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

4.2 Leeftijd

De gemiddelde leeftijd van een riviercruisetoerist is 65 jaar. De gemiddelde leeftijd van een zeecruisepassagier is 54 jaar, en dus zo'n 11 jaar lager. Bijna 60% van de riviercruisepassagiers is 65 jaar of ouder, in vergelijking met 31% van de zeecruisetoeristen. Dit verklaart ook de grote groep gepensioneerden (66%) binnen de riviercruisetoeristen. Bij de zeecruisetoeristen ligt dit percentage met 34% een stuk lager. Slechts 11% van de riviercruisetoeristen is jonger dan 50 jaar, ten opzichte van 38% bij de zeecruisepassagiers. Riviercruises lijken dus een ouder publiek aan te trekken dan zeecruises.



Figuur 101: Q007: Wat is uw leeftijd?
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

4.3 Reisgezelschap

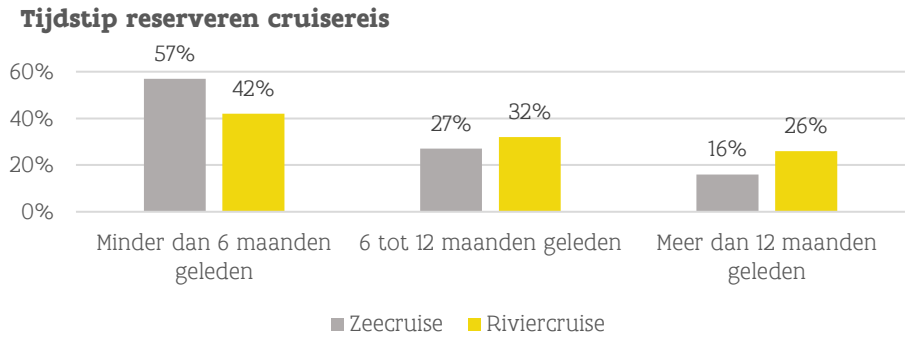
Het reisgezelschap van de bevraagde cruisetoeristen bestaat gemiddeld uit 2,5 personen. 64% van de cruisetoeristen reist per twee en één op tien geeft aan alleen te reizen. Deze cijfers lopen gelijk voor zee- en riviercruisetoeristen. Wanneer het gezelschap uit meer dan 2 personen bestaat, gaat het in meer dan 80% van de gevallen om gezinsleden. Bij de zeecruisetoeristen geeft 13% aan dat er kinderen meereizen. Dit zien we wel bijna uitsluitend binnen het segment 'mass market' (17,3% versus 2,3 % bij het luxe segment). Riviercruisetoeristen reizen zelden met kinderen (1%) en iets vaker dan zeecruisetoeristen met vrienden.

Riviercruisetoeristen geven vaker aan dat er iemand in het reisgezelschap is met een beperking (16% versus 5% bij de zeecruisetoeristen). Het gaat vooral om personen met een motorische beperking. Dit hogere percentage kan wellicht verklaard worden door de hogere leeftijd van het publiek van een riviercruise.

4.4 Reisprofiel

81% van de zeecruisepassagiers maakte eerder al een cruisereis. Cruisereizen lijken een trouw publiek aan te spreken, want ook bij de riviercruisetoeristen maakte 74% eerder al een cruisereis. Vooral cruises binnen Europa zijn populair. 6% deed al eerder België aan als bestemming tijdens een cruisereis. 25% van de bevraagde zeecruisetoeristen en 23% van de riviercruisetoeristen bezocht in de afgelopen 5 jaar een bestemming in België. Cruisepassagiers blijken trouw te zijn aan reizen per cruiseschip. Dat zegt ook het rapport 'Good Practices for Sustainable Cruise Tourism' van de Europese Commissie (2022).

Riviercruises lijken doorgaans vroeger vooraf geboekt te worden dan zeecruises. 32% van de riviercruise toeristen boekte de reis 6 tot 12 maanden voor afreis, en 26% boekte zelfs meer dan een jaar vooraf. Bij de zeecruisetoeristen geeft slechts 16% aan dat ze de reis meer dan 12 maanden geleden reserveerden.



Figuur 102: C3: Wanneer heeft u deze cruisereis gereserveerd?
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

Slechts een vierde van de cruisetoeristen bracht de voorbije vijf jaar een andere vakantie door in een Belgische bestemming, meestal Brugge of Antwerpen.

KORT

- → Riviercruisepassagiers hebben gemiddeld een hogere leeftijd (65 jaar) dan zeecruisepassagiers. 66% van de bevraagde riviercruisepassagiers is met pensioen.
- → 64% van de passagiers reist met twee. Riviercruisepassagiers reizen zelden met kinderen maar iets vaker met vrienden. Wellicht door hogere leeftijd reizen ook iets meer mensen met een beperking mee binnen dit type cruise.
- → 13% van de zeecruisepassagiers reist wel met kinderen, vrijwel altijd binnen het mass marketsegment.
- → Ruim de helft van de cruisepassagiers komt uit buurland Duitsland. 27% van de riviercruisepassagiers komt uit de USA.
- → Een groot deel van de cruisepassagier is een herhaalreiziger en heeft al eerder een cruisereis ondernomen.

5 Sociale impact van cruisetoerisme in Vlaanderen

Uit onderzoek blijkt dat cruisetoerisme, net als bij andere vormen van toeristische ontwikkeling, een sociale impact kan hebben op de bestemming (Sharpley, 2014). Volgens Sanz-Blas et al. (2019) zou de economische activiteit van cruisetoerisme een negatieve invloed kunnen hebben op congestie van bestemmingen en havens, de levenskwaliteit van bewoners en de tevredenheid van bezoekers. Het is daarom van cruciaal belang om deze gevolgen onder de loep te nemen en te achterhalen welke maatschappelijke impact cruisetoerisme heeft op bestemming Vlaanderen.

Om een inzicht te krijgen in de sociale impact van cruisetoerisme werden volgende belangrijke aspecten geïdentificeerd die verder onderzoek vereisten:

- de impact op bewoners van de plaatsen waar cruiseschepen aanmeren.
- de perceptie van cruisetoeristen op de bestemming die ze bezoeken en hun gedrag tijdens een uitstap

5.1 Impact op bewoners van plaatsen waar cruiseschepen aanmeren

Tweejaarlijks voert Toerisme Vlaanderen in samenwerking met de kunststeden Antwerpen, Brugge, Gent, Leuven en Mechelen een bewonersstudie uit die peilt naar de draagkracht voor toerisme. Daarin wordt gevraagd naar de algemene steun voor toerisme, beleidsmaatregelen, gewaarwording van overlast, enz. Eveneens wordt per type bezoeker gevraagd of men deze groep in de toekomst meer of minder wenst te ontvangen. Uit vorige onderzoeken bleek dat cruisetoeristen over het algemeen minder gewenst zijn. In 2017 gaf 19% van alle respondenten aan minder cruisetoeristen te willen ontvangen in zijn of haar stad. Tijdens de bevraging van 2019 steeg dit aandeel naar 48%. De motivatie voor dit antwoord bleef echter onduidelijk. Daarom werd in de bevraging van 2021 een aantal stellingen en vragen toegevoegd om hier meer inzicht in te verkrijgen. Deze extra vragen werden enkel toegevoegd aan de enquêtes van de steden waar zee- en/of riviercruises aanmeren, namelijk in Antwerpen, Brugge en Gent.

Eerst werden zeven stellingen voorgelegd. Vier van deze stellingen zijn positief geformuleerd, de andere negatief. Voor Antwerpen werd een achtste, positieve stelling toegevoegd over de omgeving van de Scheldekaaien.

De perceptie van inwoners omtrent volgende onderwerpen maakten eenmalig deel uit van de bevraging:

- Drukte veroorzaakt door cruisetoeristen
- Economische bijdrage van en consumptie door cruisetoeristen
- Invloed van cruisetoerisme op de reputatie van een bestemming
- Ecologische impact van cruisetoerisme
- Het veroorzaken van verkeersoverlast door cruisetoeristen
- De kennis over de verhouding tussen aanlopen per type schip in Antwerpen en Gent
- Het kunnen maken van een onderscheid tussen cruisetoeristen en andere types van bezoekers
- Algemene bevindingen van bewoners

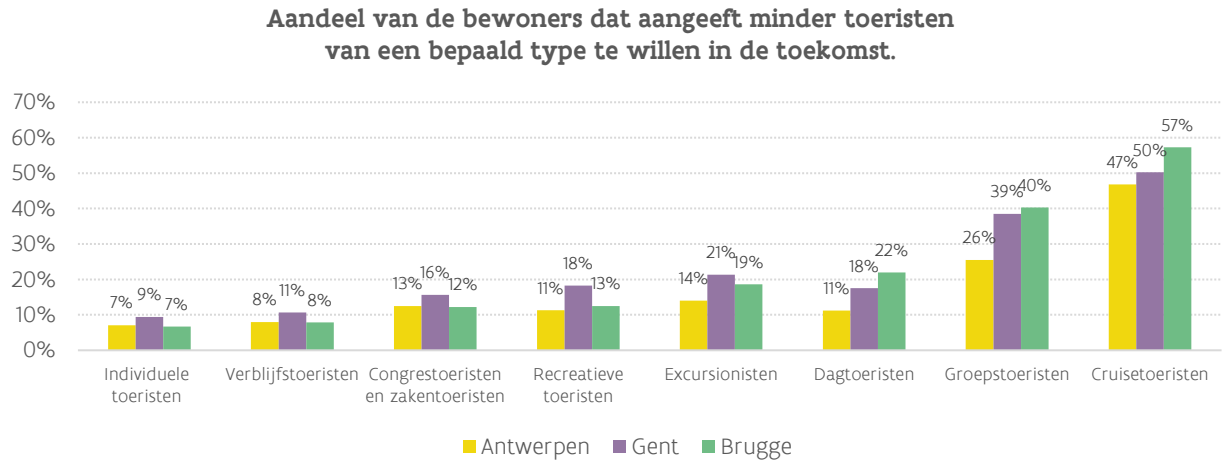
De stellingen over cruisetoerisme in de vragenlijst werden waar mogelijk gebaseerd op een bewonersonderzoek uitgevoerd bij bewoners in Dubrovnik (Peručić & Puh, 2012) en aangepast aan de omstandigheden van de Vlaamse kunststeden en aan het onderzoeksopzet van dit onderzoek.

In totaal werd tussen 15 juni en 31 oktober 2021 een representatieve groep van 3.731 bewoners ouder dan 18 jaar (1.228 in Antwerpen, 1.268 in Gent en 1.235 in Brugge) gevraagd naar hun mening over cruisetoerisme. Het onderzoek werd uitgevoerd op basis van een iVox panel en rekrutering via social media en per brief.

De bevraging leverde onderstaande resultaten op.

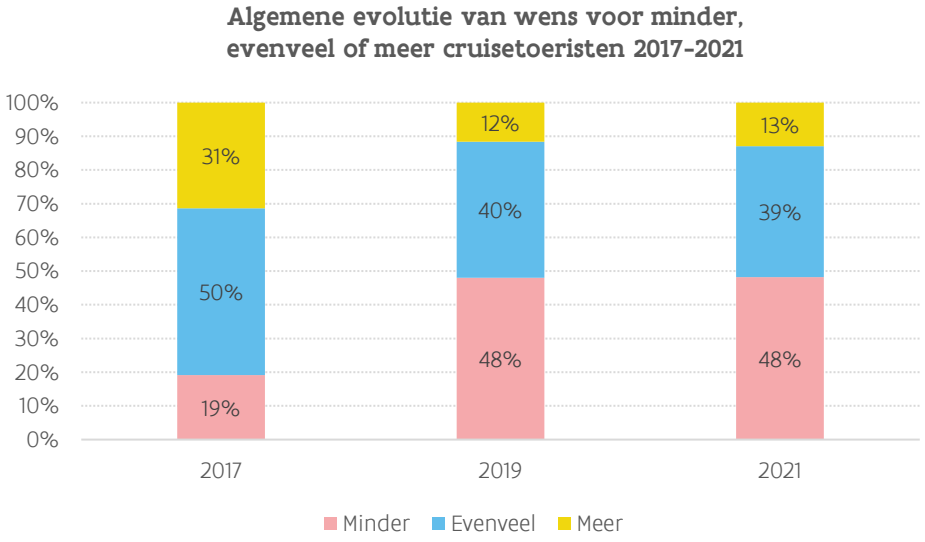
5.1.1 Wens voor het ontvangen van meer of minder cruisetoeristen

De vraag of men minder, meer of evenveel toeristen van een bepaald type wil in zijn of haar stad wordt steeds gesteld aan alle steden binnen het bewonersonderzoek, dus eveneens op de plekken waar geen cruiseschepen aanmeren. Ook andere types bezoekers komen aan bod in deze vraag. Uit onderstaande grafiek blijkt dat voor deze vorm van toerisme het minst een draagvlak is bij de bewoners in elke stad.



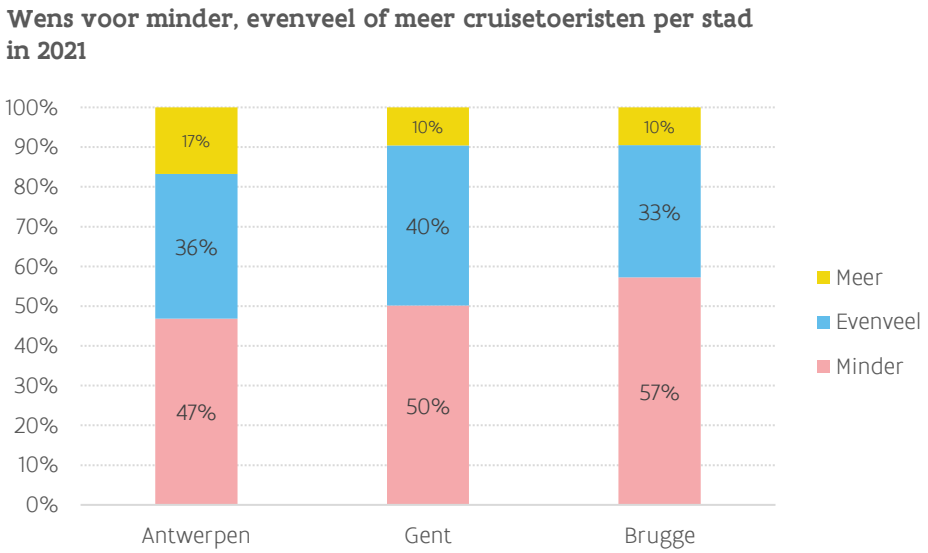
Figuur 103: Q29. Kan u aangeven of de stad X in de toekomst moet trachten te zorgen dat er minder, evenveel of meer toeristen langskomen als vandaag – voor de volgende soorten toeristen? (Bron: Bewonersstudie 2021). n=3.731

Deze vraag komt aan bod in elke bewonersstudie, wat vergelijking met vorige jaren mogelijk maakt. Wel dient rekening te worden gehouden met de impact van de covid-pandemie. De laatste bewonersstudie werd uitgevoerd op een tijdstip waarin minder toeristen aanwezig waren in de betrokken steden.



Figuur 104: Algemene evolutie Q29. Kan u aangeven of de stad X in de toekomst moet trachten te zorgen dat er minder, evenveel of meer toeristen langskomen als vandaag – voor de volgende soorten toeristen? (Bron: bewonersstudie 2017, 2019 en 2021)

De wens voor minder cruisetoeristen was vergelijkbaar met de resultaten van het onderzoek uit 2019. Er is echter een significant verschil met de resultaten van 2017. Daar waar 31% van de bewoners opteerde voor meer cruisetoeristen, daalde dit aandeel naar 12% in 2019 en 13% in 2021.

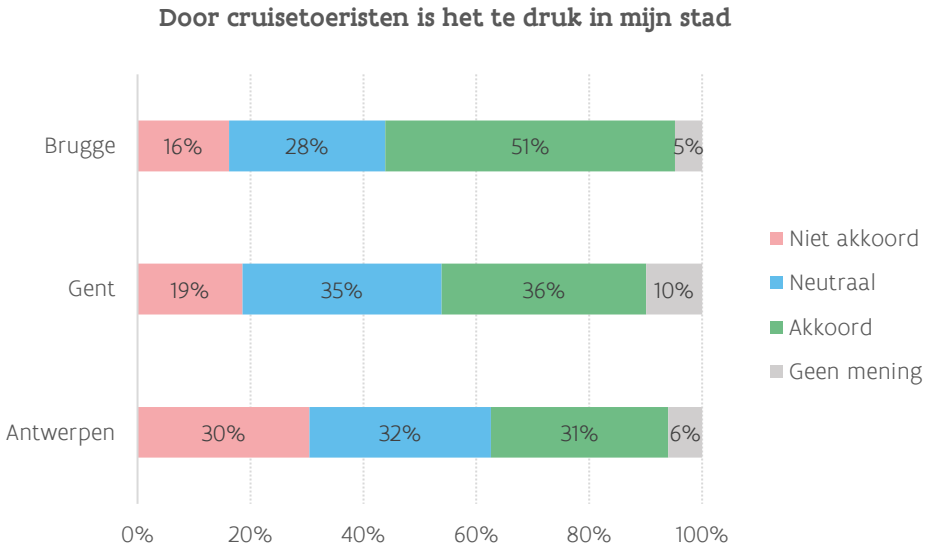


Figuur 105: Q29. Kan u aangeven of de stad X in de toekomst moet trachten te zorgen dat er minder, evenveel of meer toeristen langskomen als vandaag? – Uitlichting cruisetoeristen (Bron: bewonersstudie 2021) n=3.731

Zoals te zien in figuur 104 en 105 uit een aanzienlijk deel van bewoners uit de drie steden de wens om minder cruisetoeristen te ontvangen. 57% van de inwoners in Brugge wil minder cruisetoeristen, 10% wil meer. Dit leverde in vergelijking met de voorgaande bewonersstudie van 2019 geen significante verschillen op, behalve in Antwerpen. In de studie van 2019 zei 54% van de respondenten minder cruisetoeristen te willen, tegenover 47% in 2021.

De respondenten uit Antwerpen, Gent en Brugge werd gevraagd in welke mate zij wel of niet akkoord gingen met stellingen over drukte, economische en ecologische impact en reputatie gerelateerd aan cruisetoerisme. De stellingen worden hieronder per thema behandeld.

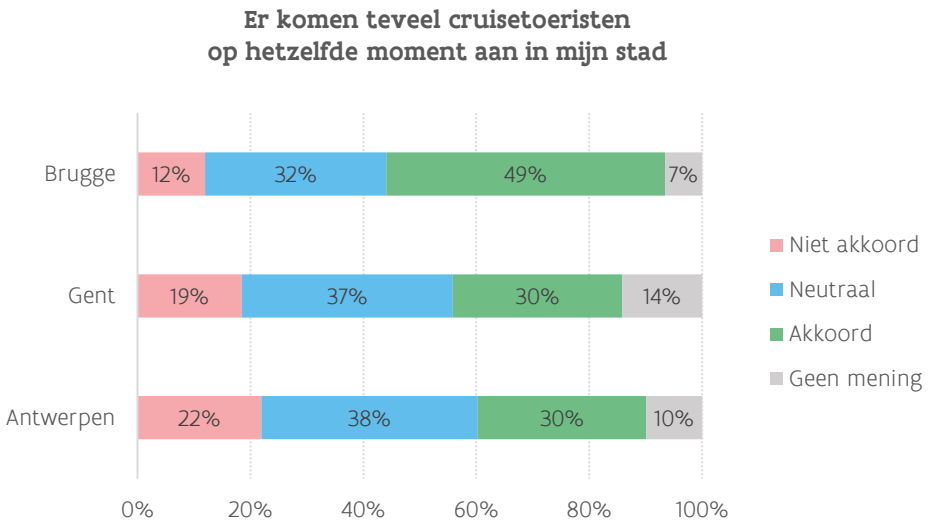
5.1.2 Perceptie van drukte door cruisetoeristen



Figuur 106: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Door cruisetoeristen is het te druk in mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

De stelling over drukte levert significante verschillen op tussen de steden onderling. 51% van de inwoners uit Brugge gaat akkoord met de stelling “door cruisetoeristen is het te druk in mijn stad”. Slechts 16% gaat niet akkoord in Brugge. Ook Gentenaren geven vaker dan Antwerpenaren te kennen dat cruisetoeristen een oorzaak zijn van drukte.

Hoewel de perceptie leeft dat cruisetoerisme een van de oorzaken is van drukte in de stad, is het aandeel cruisepassagiers op het totaal aantal bezoekers erg klein. Zo maken cruisepassagiers in Brugge en Antwerpen respectievelijk 3% en 1% uit van het totale aantal bezoekers in 2019.

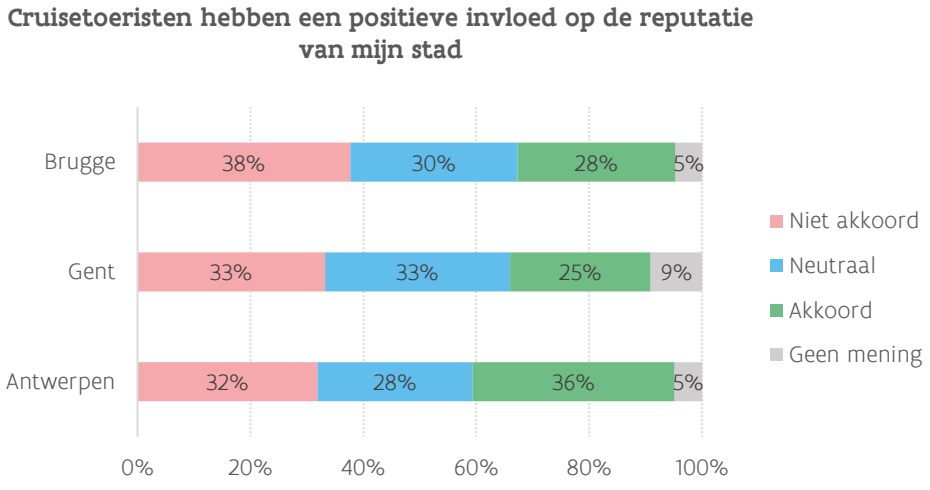


Figuur 107: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Er komen te veel cruisetoeristen op hetzelfde moment aan in mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

49% van de inwoners van Brugge is akkoord met de stelling “er komen teveel cruisetoeristen op hetzelfde moment aan in mijn stad”, tegenover 30% in zowel Antwerpen als Gent. 12% van de Brugse inwoners gaat niet akkoord. Wellicht spelen ook hier de grootte van de schepen in Zeebrugge en de ligging van de haven een belangrijke rol. Grotere aantallen passagiers komen aan in Brugge op een meer geconcentreerd tijdstip.

Overigens gaat 59% van de inwoners uit de Brugse binnenstad akkoord met deze uitspraak, tegenover 47% van de inwoners in de rest van de stad.

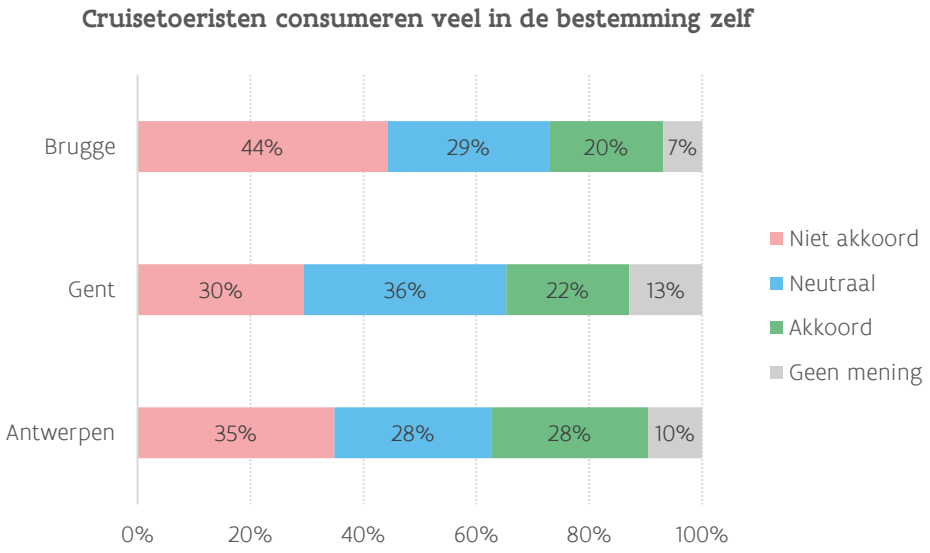
5.1.3 Perceptie van invloed van cruisetoeristen op de reputatie van de stad



Figuur 108: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Cruisetoeristen hebben een positieve invloed op de reputatie van mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

28% van de Bruggelingen gaat akkoord met de stelling “cruisetoeristen hebben een positieve invloed op de reputatie van mijn stad”. 38% gaat niet akkoord in Brugge. Respondenten uit Antwerpen, zowel de binnenstad als daarbuiten, zijn meer dan in de andere steden overtuigd van de positieve invloed van cruisetoeristen op de reputatie van de stad.

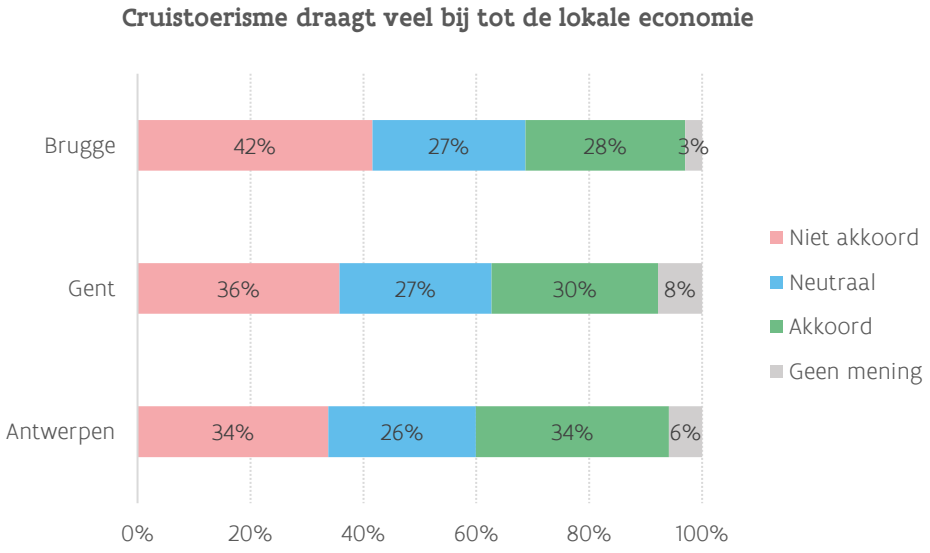
5.1.4 Perceptie van bijdrage van cruisetoeristen tot economie



Figuur 109: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Cruisetoeristen consumeren veel in de bestemming zelf. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

In elke stad gaat men vaker niet dan wel akkoord met de stelling dat cruisetoeristen veel consumeren in de bestemming zelf. Slechts 20% van de inwoners in Brugge gaat akkoord met deze stelling. 44% ging niet akkoord.

In Antwerpen gaat 35% van de respondenten niet akkoord. Toch geeft ook 28% van de bevraagden in Antwerpen aan hier wel mee akkoord te gaan.

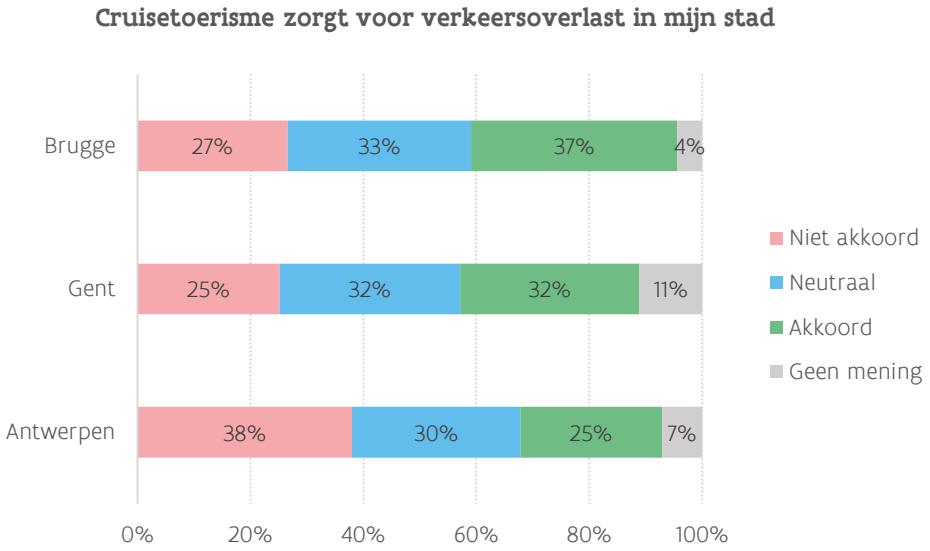


Figuur 110: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Cruisetoerisme draagt veel bij tot de lokale economie. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

Bij de inwoners van Antwerpen zijn de meningen over bijdrage aan de lokale economie erg verdeeld. Vaker dan in Brugge of Gent geven Antwerpenaren aan dat cruisetoerisme veel bijdraagt tot de lokale economie. 28% van de inwoners van Brugge gaat akkoord met de stelling “cruisetoerisme draagt veel bij tot de lokale economie”. 42% gaat niet akkoord met deze stelling.

In Gent gaat zo’n 36% niet akkoord met het idee dat cruisetoerisme veel bijdraagt aan de lokale economie.

5.1.5 Perceptie van oorzaak van verkeersoverlast door cruisetoerisme



Figuur 111: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Cruisetoerisme zorgt voor verkeersoverlast in mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.731

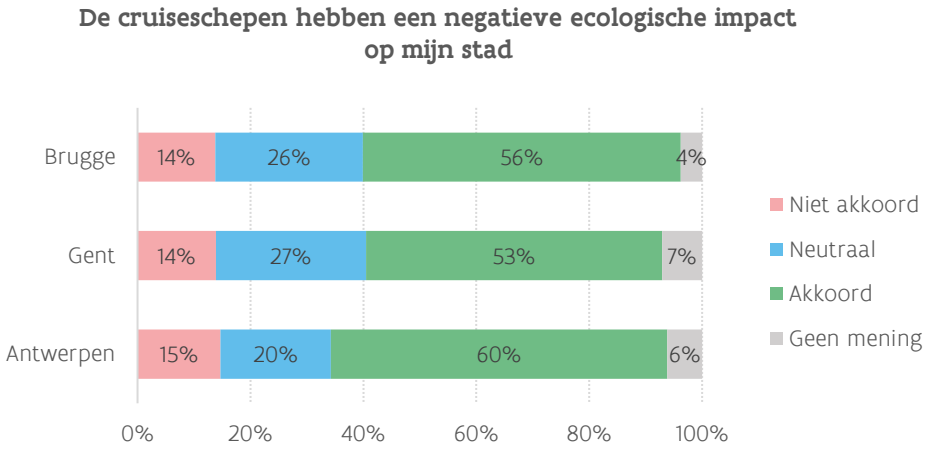
Ook in deze stelling is vooral een verschil op te merken tussen respondenten uit Brugge en Antwerpen. 37% van de inwoners van Brugge gaat akkoord met de stelling “cruisetoerisme zorgt voor verkeersoverlast in mijn stad”. 27% gaat niet akkoord.

In Antwerpen gaat men dan weer vaker dan in de andere steden niet akkoord met deze stelling. Hier spelen mogelijks de plaats van aanmeren en de grootte van de schepen een rol. In Antwerpen meren de riviercruiseschepen en de zeecruiseschepen aan in het oude centrum, vanwaar bezoekers de mogelijkheid hebben om meteen te voet de stad te verkennen.

Na bevraging van de haven van Zeebrugge blijkt dat de passagiers van de grotere zeecruiseschepen die aanmeren in Zeebrugge maken gebruik van andere vervoersmiddelen zoals bus, trein of taxi om tot in Brugge te geraken. Bussen worden geleid naar een parking aan de rand van het centrum. Taxi’s komen in Brugge wel tot in het centrum van de stad. Uit de open antwoorden blijkt verder ook dat conflicten tussen fietsers en toeristen vernoemd worden.

Ook in Gent bevindt de aanmeerplaats van de schepen zich op een afstand van het centrum. Bussen staan aan de kade klaar om cruisepassagiers naar de bestemming van hun uitstap te brengen.

5.1.6 Perceptie van ecologische impact van cruiseschepen op de stad

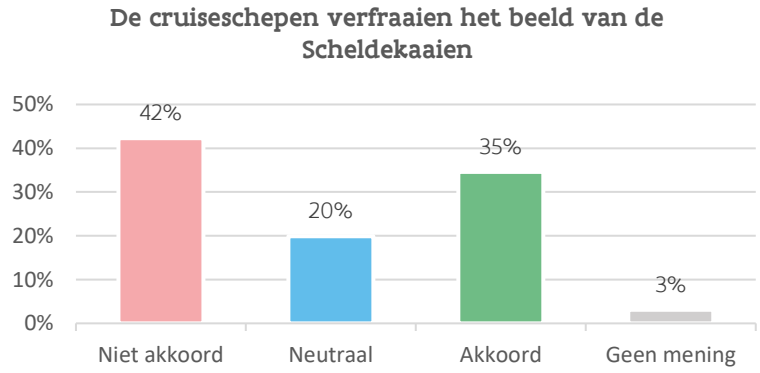


Figuur 112: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? De cruiseschepen hebben een negatieve ecologische impact op mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 3.732

De vraag in hoeverre men akkoord ging met de stelling dat cruiseschepen een ecologische impact hebben op de stad waar men woont is overal opvallend gelijkaardig beantwoord. In alle drie de steden is meer dan de helft van de bewoners het eens met deze stelling. In Brugge gaat 56% van de inwoners akkoord met de stelling "cruiseschepen hebben een negatieve ecologische impact op mijn stad". In Gent is dat 53% en in Antwerpen 60%. De respondenten uit Antwerpen gingen hiermee significant vaker akkoord dan die uit de stad Gent.

Ondanks het feit dat schepen in Antwerpen aanmeren in het toeristische centrum van de stad en er dus meer zichtbaar zijn dan in Brugge werd geen significant verschil gevonden tussen beide steden. Tussen de stadsdelen per stad onderling werden geen opmerkelijke verschillen gevonden. Waar men woont in de stad heeft geen invloed op de perceptie van ecologische impact.

5.1.7 Cruiseschepen aan de Antwerpse Scheldekaaien

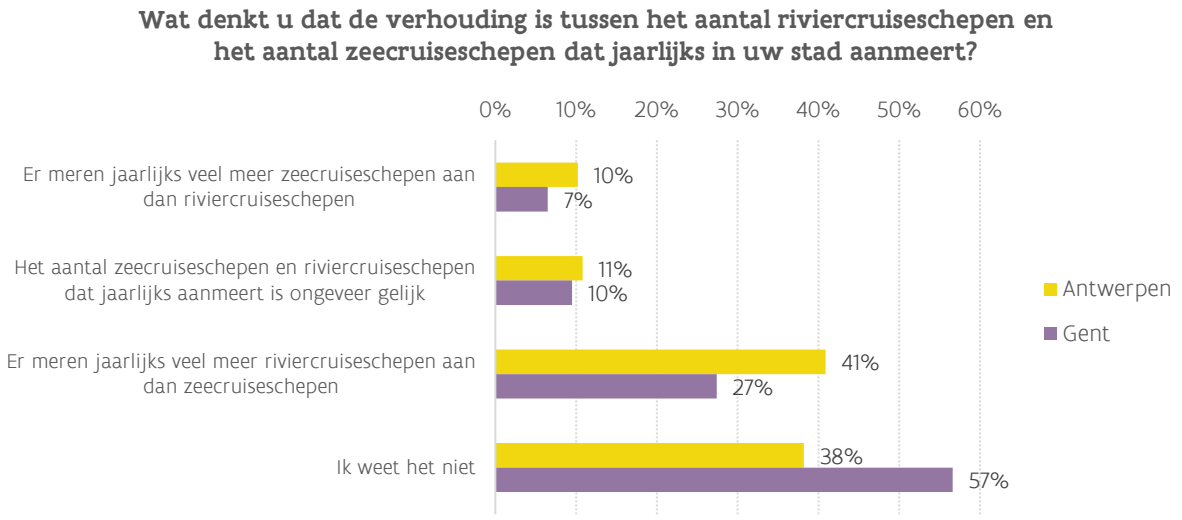


Figuur 113: Q32. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraken over cruisetoerisme in X? Cruisetoerisme zorgt voor verkeersoverlast in mijn stad. (Bron: bewonersstudie 2021). n= 1.227

Aan de bewoners van de stad Antwerpen werd nog een extra stelling voorgelegd over het beeld van de Scheldekaaien. Zo'n 42% van de respondenten gaat niet akkoord met de stelling dat cruiseschepen het beeld van de Scheldekaaien verfraaien. Inwoners buiten het toeristische centrum lijken kritischer en gingen vaker niet akkoord (44%) dan de inwoners binnen het centrum (35%). 35% van de Antwerpse respondenten gaat wel akkoord met deze stelling.

5.1.8 Kennis van inwoners over cruisetoerisme in hun stad

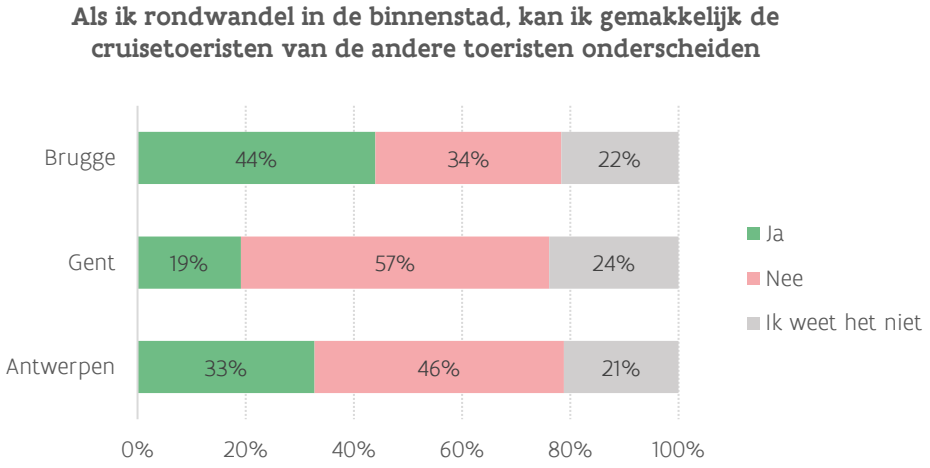
Om meer inzicht te krijgen in de kennis die inwoners denken te hebben over cruisetoerisme in hun stad werden nog enkele bijkomende vragen gesteld. Gent en Antwerpen ontvangen zowel zee- als riviercruiseschepen. Daarom werd aan deze respondenten gevraagd om na te denken over de verhouding tussen de twee types. Daarnaast werd in de drie steden gepeild naar de herkenbaarheid van cruisetoeristen.



Figuur 114: Q33. Wat denkt u dat de verhouding is tussen het aantal riviercruiseschepen en het aantal zeecruiseschepen dat jaarlijks in Gent/Antwerpen aanmeert? (Bron: bewonersstudie 2021). n Gent=1.268, n Antwerpen=1.227

In Gent geeft meer dan de helft van de respondenten aan niet te weten hoe het aantal zee- en riviercruiseschepen zich tegenover elkaar verhouden. Zo'n 27% denkt dat er jaarlijks meer riviercruiseschepen langskomen in Gent. In realiteit komen in Gent enkel nog riviercruises aan. In 2019 ontving de haven van Gent wel nog twee zeecruiseschepen.

In Antwerpen zegt 38% geen idee te hebben over de verhouding. 41% van de Antwerpse respondenten meent dat er jaarlijks meer riviercruises dan zeecruises langskomen in Antwerpen. In werkelijkheid meren in Antwerpen meer riviercruiseschepen aan dan zeecruiseschepen.



Figuur 115: Q34. In welke mate bent u akkoord met de volgende uitspraak over cruisetoerisme in X? Als ik rondwandel in de binnenstad, kan ik gemakkelijk de cruisetoeristen van de andere toeristen onderscheiden. (Bron: Bewonersstudie 2021). n=3.731

Zo'n 44% van de Brugse respondenten geeft aan cruisetoeristen gemakkelijk te kunnen onderscheiden van de andere toeristen. Dat aantal ligt aanmerkelijk hoger dan bij de andere steden. Toch ligt ook in Antwerpen dit aandeel nog hoger dan in Gent. Meer dan de helft van de respondenten in Gent zegt cruisetoeristen niet te kunnen onderscheiden van andere types toeristen. Tussen 21 en 24% van de respondenten laat weten geen idee te hebben.

Een significant verschil is ook op te merken tussen de stadsdelen van Brugge. In de binnenstad meent 62% van de inwoners cruisetoeristen te herkennen, tegenover 40% daarbuiten.

De vraag hoe men denkt deze passagiers te herkennen is niet opgenomen in deze studie.

5.1.9 Opmerkingen over cruisetoerisme gegeven door respondenten

5.1.9.1 Categorisering

Tot slot kregen respondenten de kans om een opmerking te schrijven over cruisetoerisme in hun stad.

In totaal gaven 1540 respondenten, oftewel 41% van alle respondenten uit de steden Antwerpen (499), Brugge (505) en Gent (536) een antwoord op de vraag 'Heeft u nog opmerkingen over cruisetoerisme in uw stad?'. Elk antwoord werd ondergebracht bij één of meerdere categorieën. In totaal zijn 2410 opmerkingen gegeven binnen zeven hoofdcategorieën. Binnen een antwoord kunnen dus meerdere opmerkingen over verschillende categorieën opgegeven zijn.

Op de opmerkingen werd eveneens een sentimentanalyse uitgevoerd. Een opmerking kan een negatief, neutraal of positief sentiment toegewezen krijgen. Namen van personen die in de open antwoorden voorkwamen werden geanonimiseerd. Alle opmerkingen werden in de vorm van een dashboard ter beschikking gesteld van de betrokken kunststeden.

Onderstaande tabel toont het totaal aantal opmerkingen per hoofd- en subcategorie.

Categorie	negatief	neutraal	positief	**Totaal**
⊟ **Voorzieningen**	**79**	**19**	**8**	**106**
Locatie aanmeren	32	2	2	**36**
Infrastructuur/services	47	17	6	**70**
⊟ **Andere**	**28**	**133**	**10**	**171**
Onwetend		85		**85**
Andere	28	48	10	**86**
⊟ **Ecologische impact**	**303**	**14**		**317**
Ecologische impact	303	14		**317**
⊟ **Algemeen sentiment**	**121**	**30**	**176**	**327**
Algemeen sentiment	121	30	176	**327**
⊟ **Economische impact**	**313**	**17**	**58**	**388**
Economische impact	313	17	58	**388**
⊟ **Aanbevelingen**	**228**	**169**	**28**	**425**
Spreiding/aantal schepen	3	40		**43**
Promoten/uitbreiden	3	68	27	**98**
Stoppen/beperken	222	61	1	**284**
⊟ **Sociale impact**	**619**	**38**	**19**	**676**
Pretpark	12			**12**
Mobiliteit	44	6	2	**52**
Andere drukke bestemmingen	55		1	**56**
Overlast algemeen	103	3	3	**109**
Gedrag toerist	94	15	9	**118**
Tijd aan wal	131	8	4	**143**
Massatoerisme	180	6		**186**
Totaal	**1.691**	**420**	**299**	**2.410**

Tabel 39: Aantal opmerkingen binnen antwoorden op Q35 per hoofd- en subcategorie (Bron: bewonersstudie 2021)

5.1.9.2 Verdeling opmerkingen per sentiment en categorie

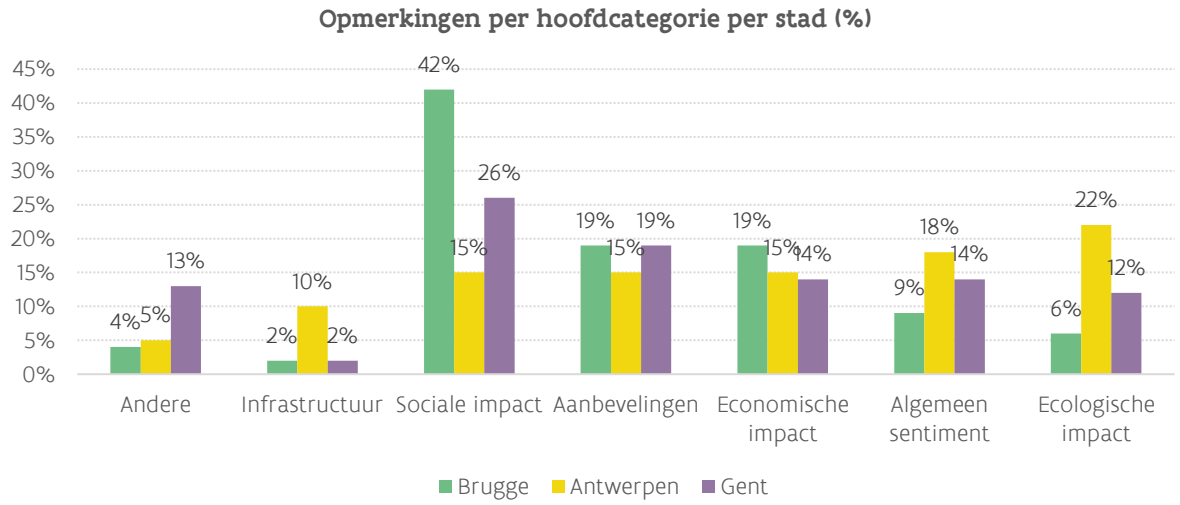
Zoals te zien in onderstaande tabel werd het vaakst een opmerking gegeven binnen de categorie sociale impact van cruisetoerisme, al zijn er per categorie een aantal verschillen per stad. Op de tweede plaats komt de categorie met de aanbevelingen. Hierin uiten respondenten hun mening over de verdere aanpak rond cruisetoerisme. Zo'n 70% van alle opmerkingen kreeg een negatief sentiment. 17% van de opmerkingen was eerder neutraal, 12% was positief.

Categorie	negatief	neutraal	positief	**Totaal**
⊞ Voorzieningen	3%	1%	0%	**4%**
⊞ Andere	1%	6%	0%	**7%**
⊞ Ecologische impact	13%	1%		**13%**
⊞ Algemeen sentiment	5%	1%	7%	**14%**
⊞ Economische impact	13%	1%	2%	**16%**
⊞ Aanbevelingen	9%	7%	1%	**18%**
⊞ Sociale impact	26%	2%	1%	**28%**
Totaal	**70%**	**17%**	**12%**	**100%**

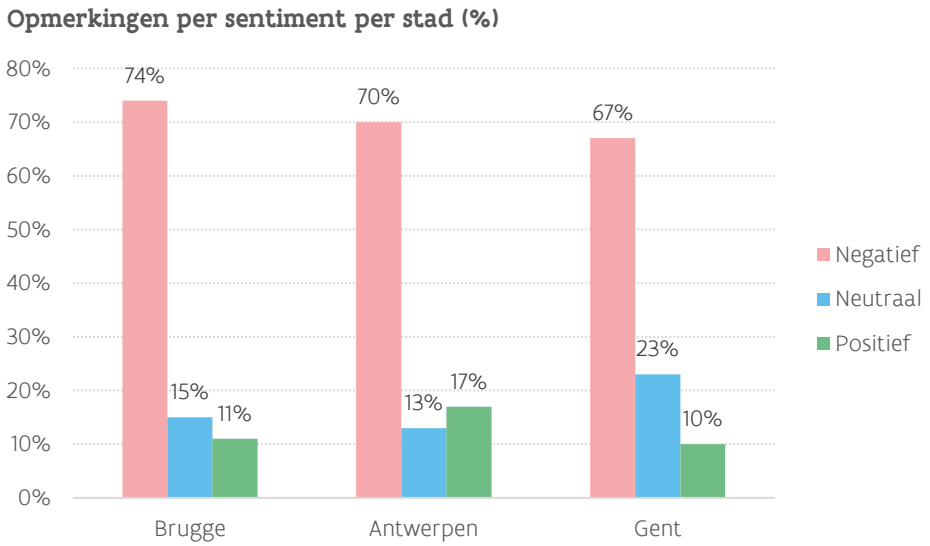
Tabel 40: Aandeel van opmerkingen per hoofdcategorie en sentiment binnen antwoorden op Q35. Heb je nog vragen of opmerkingen over cruisetoerisme in jouw stad? (Bron: Bewonersstudie 2021) n=1.540

5.1.9.3 Verdeling opmerkingen per sentiment en categorie per stad

Bepaalde categorieën werden significant vaker aangehaald in een bepaalde stad ten opzichte van de andere steden. Zo geven respondenten uit Brugge meer opmerkingen over de sociale impact van cruisetoerisme in hun stad terwijl uit Antwerpen meer opmerkingen over de ecologische impact en cruise infrastructuur werden geïdentificeerd.



Figuur 116. Aandeel van opmerkingen per hoofdcategorie en sentiment binnen antwoorden op Q35. Heb je nog vragen of opmerkingen over cruisetoerisme in jouw stad? (Bron: Bewonersstudie 2021) n=1.540



Figuur 117: Opmerkingen per sentiment en per stad (%). (Bron: Bewonersstudie 2021) n=1.540

Zoals te zien in bovenstaand figuur worden in elke stad het vaakst opmerkingen gegeven die als negatief werden gecategoriseerd. Opvallend is dat de neutrale categorie in Gent groter is dan in de andere steden. De opmerkingen over het 'niets weten over cruisetoerisme in de eigen stad' werden als neutraal beschouwd. Deze opmerkingen werden vaker gegeven door respondenten uit Gent.

5.1.9.4 Opmerkingen categorie voorzieningen

In totaal werden 106 opmerkingen gegeven over de voorzieningen (4% van alle opmerkingen), zoals de locatie waar schepen aanmeren, de infrastructuur zoals de cruiseterminal of services die worden geleverd aan cruisetoeristen. 75% van deze opmerkingen hebben een negatief sentiment.

⊟ **Voorzieningen**	**79**	**19**	**8**	**106**
Locatie aanmeren	32	2	2	**36**
Infrastructuur/services	47	17	6	**70**

Tabel 41: Totaal aantal opmerkingen over infrastructuur. (Bron: Bewonersstudie 2021) n=101

66 van de 106 opmerkingen werd gegeven door Antwerpse respondenten, onder andere over de aanmeerlocatie van schepen in het centrum van de stad en over de nieuwe cruiseterminal:

"Ik vind het wel jammer dat omwille van de cruiseschepen/terminal, de lokale Antwerpenaar op heel wat plaatsen niet meer aan de Schelde kan, omdat deze zones afgesloten worden voor cruiseschepen. Bvb op het stuk tussen Steenplein en Zuiderterras."

"Een opkomende buurt als het eilandje wordt gebruikt als parkeergarage voor riviercruises. Hiermee creëert de stad een steriele doodse buurt. Laat de dokken en oude haven bruisen zoals vroeger!"

5.1.9.5 Opmerkingen categorie andere

Binnen de categorie 'Andere' werden opmerkingen ondergebracht buiten de scope van dit onderzoek of waar interpretatie onmogelijk was. Ook opmerkingen van respondenten die aangaven dat ze niet op de hoogte waren van het voorkomen van cruiseschepen of er niets over wisten, behoren tot deze categorie.

⊟ **Andere**	**28**	**133**	**10**	**171**
Onwetend		85		**85**
Andere	28	48	10	**86**

Tabel 42: : Totaal aantal opmerkingen over andere onderwerpen (Bron: Bewonersstudie 2021) n=171

104 van de 171 opmerkingen werden aangehaald door respondenten uit Gent, waaronder onderstaande opmerking:

"Ik wist niet dat er cruiseschepen naar Gent kwamen. Ik ben verbaasd!"

5.1.9.6 Opmerkingen categorie ecologische impact

Respondenten gaven in totaal 317 opmerkingen over de ecologische impact van cruisetoerisme. 303 daarvan kregen een negatief sentiment, de overige 14 neutraal. Het vaakst werd verwezen naar de uitstoot van de schepen zelf. 173 opmerkingen werden gegeven door respondenten uit Antwerpen, waarbij ook regelmatig de link werd gelegd met de lage emissiezone van de stad.

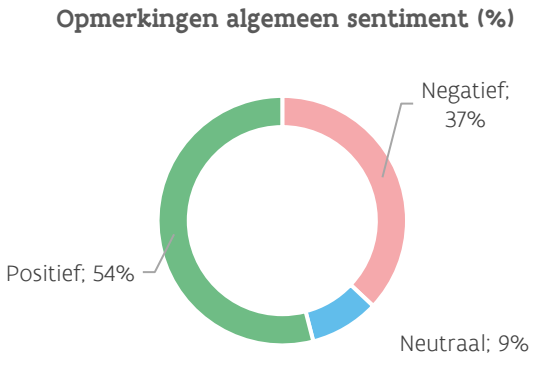
"De nieuwe Cruiseterminal en LEZ gaan niet samen en is eerder contraproductief. Cruises zijn enorm vervuilend. . . ."

Daarnaast haalden ook 51 respondenten uit Brugge en 93 uit Gent de ecologische impact aan.

"Tegengaan CO_2 uitstoot komt niet of nauwelijks aan bod als het gaat over toerisme. Dat is nochtans meer dan dringend nodig. De luchtkwaliteit in Brugge en alle andere Vlaamse steden is onverminderd te slecht. Rotterdam heeft schonere lucht dan Brugge!"

"Cruisetoerisme is niet zo goed voor het milieu, maar dat heeft niets specifiek met Gent te maken. Dat is een algemene vaststelling omwille van het energieverbruik van de grote cruiseschepen."

5.1.9.7 Opmerkingen categorie algemeen sentiment



Figuur 118: Opmerkingen algemeen sentiment (%). (Bron: Bewonersstudie 2021) n=327

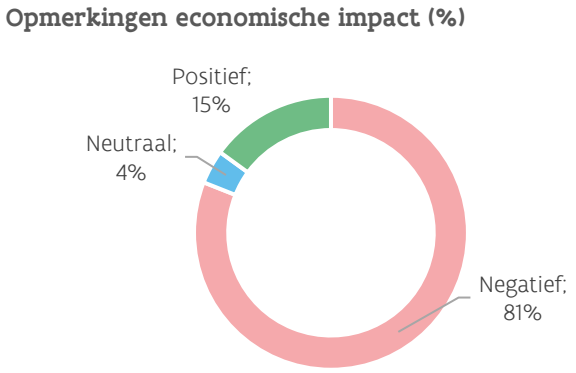
327 opmerkingen werden ondergebracht in de categorie 'algemeen sentiment'. Het gaat hier om algemene opmerkingen over cruisetoerisme, zoals steun geven aan deze vorm van toerisme, er geen probleem mee hebben, cruiseschepen leuk vinden…. Binnen deze categorie vallen ook opmerkingen van respondenten die vinden dat cruisetoerisme een 'verouderde' of 'achterhaalde' vorm van toerisme is. Meer dan de helft van de opmerkingen had een positief sentiment, zo'n 37% negatief. De overige 9% van de opmerkingen is neutraal.

"Zolang het binnen de perken blijft is dat ok. Maar toestanden zoals in veel havensteden zijn toch te vermijden." (Inwoner Gent)

"Ik ben van oordeel dat de investeringen in de cruiseterminal niet meer van deze tijd zijn. Het cruisetoerisme gaat over enkele jaren verdwenen zijn;" (Inwoner Antwerpen)

"Wij zitten zo graag op een bank bij de schelde en wij zien niet zoveel boten passeren maar ik kan niet zeggen of de impact van cruisetoerisme goed of slecht is. Alleen het is mooi. De populatie van Antwerpen verandert snel en de interesses ook zeker." (Inwoner Antwerpen)

5.1.9.8 Opmerkingen economische impact



Figuur 119: Opmerkingen economische impact (%). (Bron: Bewonersstudie 2021) n=388

In totaal werden 388 opmerkingen gegeven over de economische impact van cruisetoerisme. 154 opmerkingen kwamen van Brugse respondenten, 121 uit Antwerpen en 113 uit Gent. 81% van alle opmerkingen heeft een negatief sentiment, 15% positief en 4% neutraal. Bij de negatieve opmerkingen wordt onder andere de kwaliteit en de aard van aankopen, de consumptie aan boord, de tijd aan wal en de verplaatsing naar andere steden aangehaald. Positieve opmerkingen gaan onder meer over de indirecte opbrengsten voor leveranciers van diensten en voor de haven en de algemene voordelen voor de economie.

"Buiten overvolle vuilbakken laten cruisetoeristen niets achter in Brugge. De meesten hebben geen geld op zak want aan boord wordt alles met de cruisecard betaald. Brugge =all inclusive. Eten en drinken en shoppen doen ze wel aan boord met hun cruisecard."

"Voor mij is duidelijk dat dit niet het toerisme is wat we in Brugge willen aantrekken. Zij komen 's morgens aan - doen vervolgens hooguit aan wat window-shoppen en kopen in het beste geval wat chocolade voor de terugkeer. Een meerwaarde? Ik denk het niet."

"Ik vind niet dat cruisetoerisme thuishoort in Antwerpen. De stad wordt gebruikt als aanlegplaats en als vertrekpunt voor bussen naar andere steden."

"Ik vind - vanop Linkeroever - de cruiseschepen fantastisch om te zien, maar ik ben daar een uitzondering in. Ik ga ervan uit dat de passagiers voldoende consumeren om hun privileges (ligplaats en uitstoot) te verantwoorden. I'm not a hater."

"Cruisetoerisme (zee/rivier) kan een verstandige keuze zijn voor een segment van toeristen. Mogelijk besteden cruisetoeristen naar verhouding van verblijfstijd. Gent beweert een waterstad te zijn, laat de boten dus komen. Ooit varen die op waterstof."

5.1.9.9 Opmerkingen categorie aanbevelingen

Aanbevelingen	228	169	28	425
Spreiding/aantal schepen	3	40		**43**
Promoten/uitbreiden	3	68	27	**98**
Stoppen/beperken	222	61	1	**284**

Tabel 43: Totaal aantal opmerkingen over aanbevelingen (Bron: Bewonersstudie 2021) n=425

In totaal gaven 425 respondenten een aanbeveling rond cruisetoerisme. Tot deze categorie behoren opmerkingen over spreiding, het aantal schepen dat een stad kan of mag ontvangen, de promotie of uitbreiding van cruisetoerisme en het stoppen of beperken van deze vorm van toerisme. Iets meer dan de helft van alle opmerkingen gaat over deze laatste subcategorie. 54% van alle opmerkingen heeft een negatief sentiment. 40% is eerder neutraal en 7% is positief.

"Als cruise toeristen, na een blitzbezoek beslissen om terug te komen om de stad verder te exploreren en andere mensen warm maken voor een meerdaags bezoek aan Brugge ok. Maar cruise toerisme zou wat meer gedoseerd moeten worden."

"Riviercruises met een uitgekiend programma in Gent zijn meer in lijn met de stadsgrootte dan mastodonten van zeecruises die vaak een "this is Tuesday, this must be Belgium" (en dus voorbijgaan aan de uniekheid van de stad) attitude hebben."

"In beperkte aantallen moeten riviercruises kunnen, maar de grote zeeschepen horen niet thuis in het centrum van de stad." (Inwoner Antwerpen)

5.1.9.10 Opmerkingen categorie sociale impact

Meer dan een kwart van alle opmerkingen (676 in totaal) behoort tot de categorie 'sociale impact'. Daarin werden volgende subcategorieën gedetecteerd.

Sociale impact	619	38	19	676
Pretpark	12			**12**
Mobiliteit	44	6	2	**52**
Andere drukke bestemmingen	55		1	**56**
Overlast algemeen	103	3	3	**109**
Gedrag toerist	94	15	9	**118**
Tijd aan wal	131	8	4	**143**
Massatoerisme	180	6		**186**

Tabel 44: Totaal aantal opmerkingen over sociale impact (Bron: Bewonersstudie 2021) n=676

42% van alle opmerkingen van Brugse respondenten gaat over 'sociale impact'. Binnen deze groep is 93% van alle opmerkingen negatief. In Antwerpen gaat zo'n 15% van alle opmerkingen over sociale impact, in Gent is dat 26%.

Binnen de subcategorie 'pretpark' behoren de opmerkingen waarin onder andere de woorden pretpark, amusementspark en Disneyland werden gebruikt. Het merendeel van deze opmerkingen werd geschreven door Brugse respondenten.

"Ze denken dat Brugge een amusementspark is als mini Europa. Een vraag krijgen als "waar is de ingang en hoe laat sluit het?" is geen uitzondering. Brugge is nog steeds een stad vol lokale mensen en geen Mont Saint Michel dat effectief sluit 's nachts."

De subcategorie 'mobiliteit' bevat onder andere opmerkingen over busverkeer, parkeerproblemen en conflicten tussen fietsers en bezoekers. Ook in deze groep komen de meeste opmerkingen uit Brugge.

"Parkeerplaats autocars duidelijker aangeven, vaak vinden ze hun bus niet terug. Toeristen attent maken op verkeersregels en dat er veel fietsers zijn in Brugge die vaak in beide richtingen mogen fietsen."

In totaal 56 respondenten legden de link met andere bestemmingen zoals Dubrovnik en Venetië, vaak in de context van drukte door cruisetoerisme.

"Ik maak bij cruisetoerisme de associatie met Venetië en ik zou niet willen dat het in Antwerpen ook die kant opgaat."

---

109 opmerkingen behoren tot de subcategorie 'overlast algemeen'. Daartoe behoren opmerkingen waarin het woord 'overlast' gebruikt wordt, vaak zonder verdere toelichting evenals overlast door onder andere geluid en afval.

"Zorgt in veel landen en steden voor overlast zonder dat de plaatselijke horeca, hotels hier voordeel aan hebben." (Inwoner Gent)

"Antwerpen, haar patrimonium en haar commerce heeft meer aan duurzaam toerisme. Daarnaast word ik meermaals per jaar gewekt op een weeknacht door de scheepshoorn van een cruiseschip die vertrek aankondigt."

---

143 opmerkingen gaan over de tijd die cruisetoeristen spenderen in de bestemming zelf voordat ze weer terugkeren naar het schip. Daarvan hebben bijna alle opmerkingen een negatief sentiment.

"Cruisetoeristen zijn niet direct een meerwaarde voor Brugge. Uitstappen, vlug het vaste rondje in de binnenstad en vlug terug naar het schip".

"Ik gids soms cruises en het brengt op maar geeft geen voldoening. Er is enorme tijdsdruk." (Inwoner Gent)

Ten slotte werden 186 opmerkingen over 'massatoerisme' geïdentificeerd. Het gaat hier vaak om de grootte van groepen, het tijdstip waarop deze de stad bezoeken en het algemene gevoel van drukte. 97% van alle opmerkingen over deze subcategorie zijn negatief. 97 opmerkingen binnen deze groep werden gemaakt door respondenten uit Brugge, 26 uit Antwerpen en 63 uit Gent.

"Ik vind inderdaad dat ze met te veel ineens naar Brugge komen; ik heb zelf nog gewerkt aan het NMBS loket in Blankenberge, en je ziet dat ze daar veel komen met cruiseschepen, en dan een ticketje voor de trein nodig hebben. Dat zijn dan plots honderden."

KORT

- → De algemene perceptie op cruisetoerisme is in Gent, Antwerpen en Brugge eerder negatief. Cruisetoerisme wordt bijvoorbeeld aanzien als een oorzaak van drukte hoewel het aandeel cruisetoeristen binnen het geheel van toeristen in deze steden beperkt is.
- → De wens voor minder cruisetoeristen stijgt in 2019 significant in vergelijking met 2017, en dit voor alle steden.
- → Net zoals in eerdere bewonersstudies geeft een groot deel van de respondenten aan minder cruisetoeristen te willen in zijn of haar stad, tot wel 57% in Brugge.
- → In Brugge speelt het gevoel van drukte door cruisetoerisme een belangrijke rol. Deze groep is overigens kritischer in alle voorgelegde stellingen. Toch blijkt dat slechts naar schatting 3% van alle bezoekers in Brugge in 2019 een cruisepassagier was.
- → In alle steden geeft telkens meer dan de helft van de bewoners aan dat cruisetoerisme volgens hen een negatieve ecologische impact heeft op hun stad.
- → De kennis over cruisetoerisme in Gent is beperkter dan in de twee andere steden. Een aanzienlijk deel van de bewoners geeft aan weinig te weten over deze vorm van toerisme in hun stad.
- → De kennis over een aspect van cruisetoerisme is niet altijd even groot. Bij bepaalde stellingen duidt 30% tot 40% van de respondenten de neutrale categorie aan. Het meest uitgesproken zijn de meningen over economische en ecologische impact, alsook over drukte in Brugge. De neutrale categorie werd vaker gekozen als het gaat over reputatie en de aankomst van passagiers op eenzelfde tijdstip (in Antwerpen).

5.2 Perceptie van cruisetoeristen op de bestemming

De gegevens van dit onderdeel werden bekomen uit de bevraging van de cruisepassagiers en geven de kenmerken weer van de uitstap die cruisetoeristen hebben ondernomen zoals bezochte bestemming, tijd aan wal, tevredenheid over de bezochte bestemming, uitgaven, enz.

5.2.1 Bezochte bestemmingen

	Zeecruisepassagiers (n=280) per bezochte bestemming		Riviercruisepassagiers (n=174) per bezochte bestemming		
	Zeecruise vanuit haven Zeebrugge (n=228)	Zeecruise vanuit haven Antwerpen (n=52)	Riviercruise vanuit haven Antwerpen (n=121)	Riviercruise vanuit haven Gent (n=47)	Riviercruise vanuit haven Brussel (n=6)
Antwerpen	-	49 (94%)	120 (99%)	-	-
Brugge	166 (73%)	-	2 (2%)	8 (17%)	-
Brussel	3 (1%)	-	1 (1%)	1 (2%)	6 (100%)
Gent	6 (3%)	1 (2%)	4 (3%)	40 (85%)	-
Blankenberge	41 (18%)	-	-	-	-
Andere	12 (5%)	2 (4%)	-	5 (11%)	-

Tabel 45: C6. Welke bestemming(en) heeft u tijdens uw uitstap vandaag bezocht? – Meerdere antwoorden mogelijk (Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

De bestemming van de uitstap hangt nauw samen met de plaats van aanmeren. Bijna drie op vier respondenten die aanmeerden in Zeebrugge koos voor een uitstap in het nabijgelegen Brugge. Blankenberge is de op een na meest populaire bestemming (18%). Slechts enkelingen gingen elders op uitstap. De zeecruisetoeristen die aanmeerden in Antwerpen gingen zo goed als allemaal op uitstap in Antwerpen (94%).

Riviercruise toeristen aangemeerd in Antwerpen bezochten op één uitzondering na allemaal Antwerpen, heel soms in combinatie met een bezoek aan een andere stad. 85% van de riviercruise toeristen die aanmeerden in Gent bracht een bezoek aan Gent. Brugge werd bezocht door 8 personen (17%). Ook hier werden door enkele passagiers meerdere bestemmingen gecombineerd.

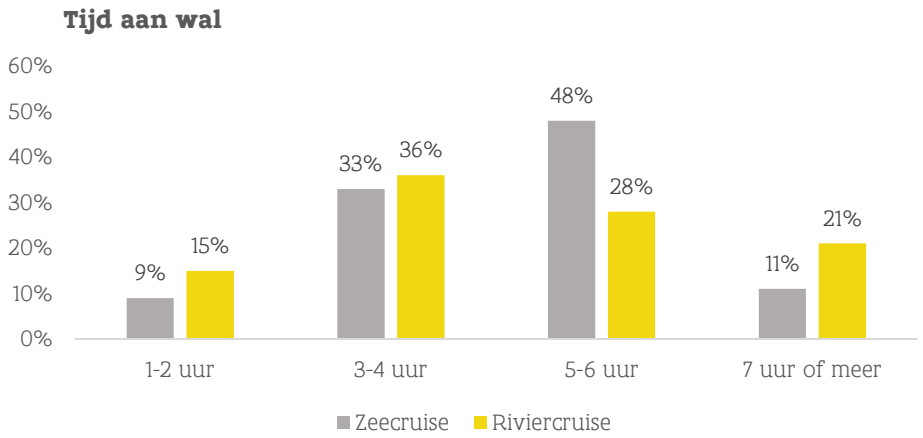
Bewoners gaven in de open antwoorden van de bewonersstudie af en toe aan dat de economische impact van cruisepassagiers in hun stad beperkt is omdat deze met de bus naar andere bestemmingen gevoerd worden. Toch blijkt dat een zeer groot aandeel van passagiers de plaats bezoeken waar hun schip aanmeert (Brugge in geval van aanmeren in Zeebrugge).

5.2.2 Aandeel dat van boord gaat en tijd aan wal

Uit onderzoek (Artal-Tur et al., 2018) en navraag bij de Vlaamse havens en touroperators blijkt dat over het algemeen gemiddeld 10% van de zee- en riviercruisetoeristen aan boord blijft, voornamelijk om uit te rusten of gebruik te maken van de faciliteiten aan boord. 90% gaat aan land en bezoekt een of meerdere bestemmingen.

Cruisetoeristen die wel aan wal gaan spenderen gemiddeld net geen vijf uur in de bestemming (zee: 4,78 uur, rivier 4,86 uur) . De tijd aan wal omvat niet enkel de tijd doorgebracht op de bestemming zelf, maar ook de reistijd van het schip naar de bestemming en terug. Die reistijd varieert naargelang de plaats van aanmeren en de bestemming die de toerist kiest. Een zeecruisetoerist die aanmeert in Zeebrugge zal nog ten minste 30 minuten onderweg zijn met de bus naar Brugge in een enkel traject, terwijl de aanmeerplaats voor een riviercruisetoerist in vb. Antwerpen zich vlak bij het stadscentrum bevindt en ze dus zo de stad in kunnen.

Hoewel de gemiddelde tijd aan wal gelijk loopt voor beide groepen, zijn er toch enkele belangrijke verschillen. 81% van de zeecruisetoeristen brengt tussen de 3 en 6 uur door aan wal. Bij riviercruisetoeristen is dit 64%. De spreiding in tijd aan wal is groter bij riviercruisetoeristen.



Figuur 120: C5: Hoe lang bent u vandaag van boord geweest?
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

Ongeveer de helft van de zeecruisetoeristen spendeert 5 tot 6 uur van boord. Bij de riviercruisetoeristen is die groep met 28% een pak kleiner. Daar staat tegenover dat rivercruisetoeristen vaker dan zeecruisetoeristen meer dan 7 uur aan wal spenderen (21% ten opzichte van 11%). Een kleinere groep kiest

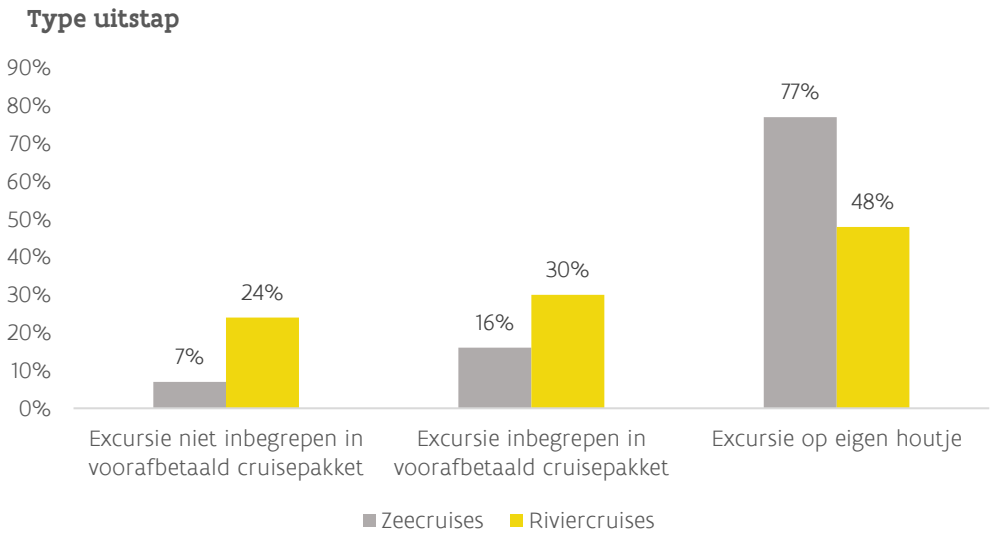
ervoor om geen uitgebreide uitstap te doen en spendeert slechts 1 à 2 uur aan wal (9% van de zeecruisetoeristen en 15% van de riviercruisetoeristen).

Ten slotte valt op dat zeecruisepassagiers uit het luxe- premium segment gemiddeld iets langer aan wal blijven dan passagiers uit het mass marketsegment (net iets meer dan 5 uur). Hetzelfde doet zich voor bij de riviercruisepassagiers. Ook daar blijven passagiers uit het luxe- en middenklasse segment gemiddeld iets langer in de bestemming zelf.

5.2.3 Type en reservatie excursie

Drie op de vier zeecruisetoeristen doet zijn excursie op eigen houtje. In dat geval regelt men zelf vervoer en activiteiten. 16% nam deel aan een excursie die inbegrepen zit in hun cruisepakket en 7% aan een andere georganiseerde excursie.

Riviercruisepassagiers kiezen minder vaak voor een uitstap op eigen houtje (48%). 30% neemt deel aan een excursie die deel uitmaakt van het cruisepakket en nog eens 24% kiest voor een andere georganiseerde excursie. Vaker dan bij zeecruiserederijen bieden riviercruiserederijen pakketten aan waar excursies inbegrepen zijn. Zeecruiserederijen bieden excursies vaker aan als een betalende optie als aanvulling op het pakket. Dat verklaart mogelijk deels het verschil tussen beide groepen.

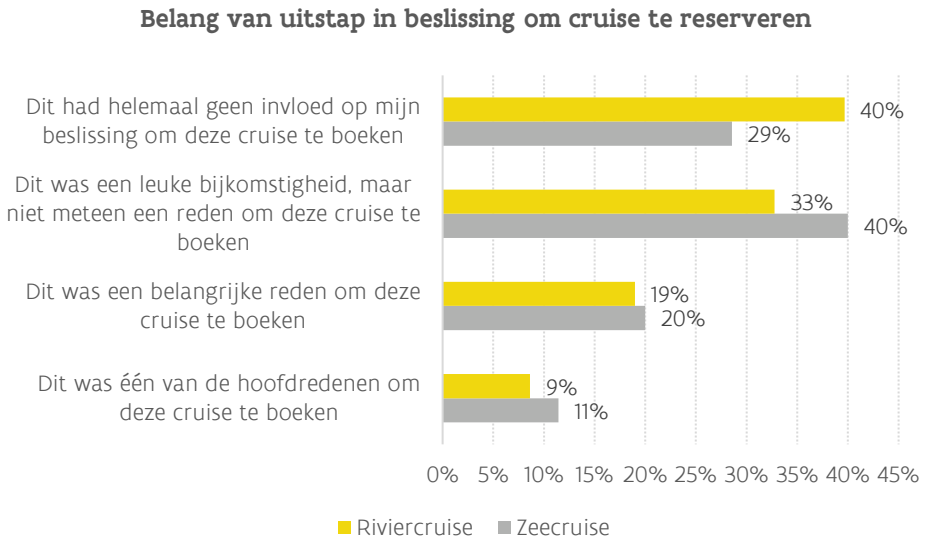


Figuur 121: C7. Heeft u vandaag een georganiseerde excursie of activiteit ondernomen om een bestemming te bezoeken vanuit deze haven? (Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

5.2.4 Belang uitstap voor het boeken van een cruise

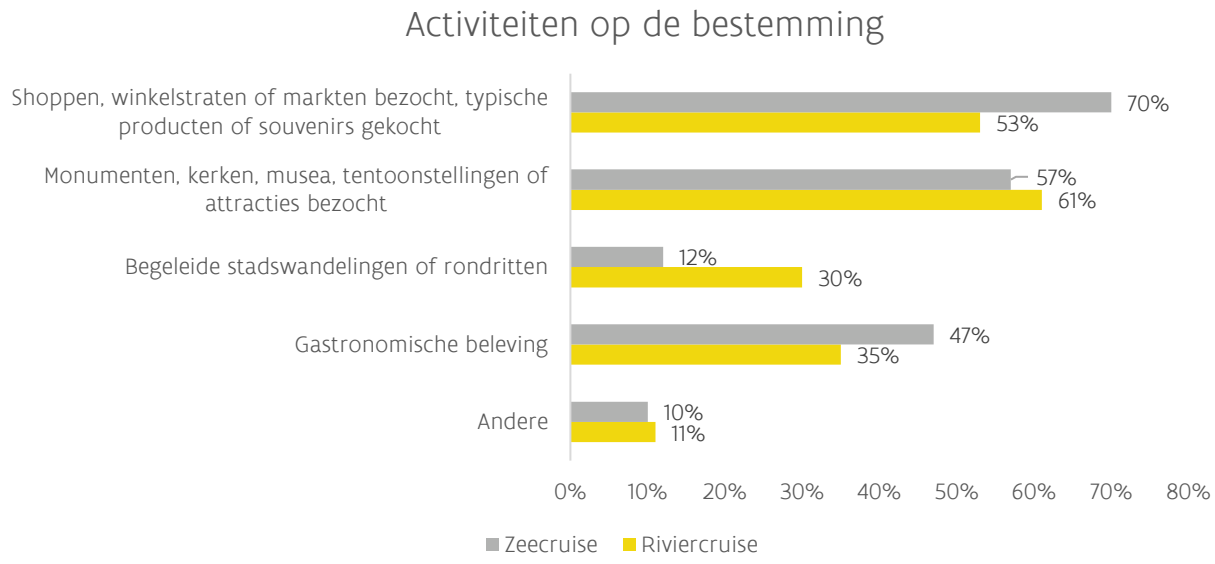
Voor minder dan één op de drie cruisepassagiers was de uitstap die men ondernam in Vlaanderen van belang voor het reserveren van de cruise zelf. Bij 73% van de riviercruisepassagiers had de bestemming voor de uitstap in Vlaanderen geen invloed op de beslissing om de cruise te reserveren of ziet men dit eerder als een leuke bijkomstigheid. Dit is eveneens het geval bij 69% van de zeecruisepassagiers. Voor 27% was de uitstap wel een reden of de hoofdreden voor het reserveren van de cruisereis. De bestemming van de uitstap is niet altijd gelijk aan de bestemming waar een schip aanmeert.

Voor riviercruisepassagiers uit het premium- en luxesegment is de uitstap in Vlaanderen wel van groter belang voor het boeken van de cruise dan voor passagiers uit de budgetklasse.



Figuur 122: C11: Wat was het belang van deze uitstap in uw beslissing om deze cruise te boeken?
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

5.2.5 Activiteiten tijdens de uitstap



Figuur 123: Q61, welke activiteiten heeft u ondernomen in de bezochte bestemming?
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

Shoppen is een belangrijke activiteit bij beide groepen, maar toch vooral bij de zeecruisetoeristen (70% ten opzichte van 53% bij de riviercruisetoeristen). Meer dan de helft van de shoppende cruisepassagiers kocht chocolade, maar ook souvenirs (29%) en bier (19%) zijn populair.

Bij de riviercruisetoeristen is een **bezoek aan monumenten, kerken, musea of attracties** de populairste activiteit (61%). Ook bij de zeecruisetoeristen geeft 57% aan een monument, kerk, museum of attractie bezocht te hebben. Zeecruisepassagiers bezochten vaker dan riviercruisetoeristen parken en tuinen (16% ten opzichte van 7%)

Riviercruisetoeristen nemen opvallend vaker deel aan **begeleide stadswandelingen of rondritten**. Dit kan verklaard worden door het feit dat ze vaker beroep doen op een georganiseerde excursie dan zeecruisetoeristen. 87% van de riviercruisetoeristen die deelnamen aan een begeleide rondleiding of

wandeling geeft aan dat deze werd aangeboden door de rederij. Bij de zeecruisetoeristen, waar Brugge de populairste bestemming is, wordt het vaakst deelgenomen aan een stadsrondvaart. Bij de riviercruisetoeristen zijn de stadswandelingen met gids, al dan niet betalend, het populairst. **Gastronomische belevingen** zien we opmerkelijk vaker terugkeren bij zeecruisetoeristen dan bij riviercruisetoeristen. Het gaat vooral over cafébezoek en terrasjes.

Belangrijk om weten is dat tussen de verschillende segmenten wel een aantal significante verschillen bestaan. **Zo gaf 73% van de zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment aan monumenten, kerken, musea of attracties te hebben bezocht.** Daarmee is dit de belangrijkste activiteit voor deze passagiers. 64% ging ook shoppen.

Winkelen blijft voor de zeecruisepassagiers van het mass marketsegment de belangrijkste activiteit (72%), gevolgd door gastronomische belevingen (51%). 47% bezocht monumenten, kerken, musea of attracties. Tussen beide groepen van zeecruisepassagier bestaan er geen significante verschillen in het type aankoop. Chocolade blijft de populairste aankoop.

Bij de riviercruisepassagiers bestaat er geen verschil tussen segmenten wat betreft het bezoeken van monumenten, kerken, musea of attracties. Wel geven passagiers uit het luxe- en middenklasse segment vaker aan te hebben gewinkeld.

In de open antwoorden van de bewonersstudie werden heel wat opmerkingen gegeven over activiteiten die cruisepassagiers ondernemen tijdens hun uitstap. In 50 antwoorden werd een opmerking gevonden over de, vaak eenzijdige, aankoop van chocolade. De perceptie van sommige bewoners op wat cruisetoeristen aankopen blijkt overeen te komen met wat cruisepassagiers werkelijk aankopen.

Uit de studie over cruisetoerisme in Noorwegen (Innovasjon Norge) blijkt dat de tijd aan wal een invloed heeft op de manier waarop cruisepassagiers geld besteden in de bestemming. Men gaat niet meer spenderen naarmate men langer blijft maar men gaat wel anders besteden. Hoe langer men blijft, hoe meer geld in verhouding wordt uitgegeven aan het bezoeken van musea en attracties. Passagiers die voor korte tijd aan wal gaan geven verhoudingsgewijs meer uit aan shoppen.

Ter vergelijking

Volgens het kunststedenonderzoek van Toerisme Vlaanderen uit 2017 bezoekt 65% van de verblijfstoeristen een museum, monument, kerk of attractie. 50% koos voor een gastronomische beleving. Shoppen vormt met 45% de derde belangrijkste activiteit, waarbij 18% chocolade koopt.

5.2.6 Waardering bezochte bestemming

De tevredenheid over de bestemming scoort zowel bij de zee- als riviercruisetoeristen heel goed, met een gemiddelde score van respectievelijk 8,7 en 8,6 op 10. Deze tevredenheid hangt uiteraard vooral af van de bezochte bestemming. Binnen dit onderzoek zijn dat vooral Brugge en Antwerpen.

	Zeecruise (n=280)	**Riviercruise (n=175)**
Aanbod aan monumenten, attracties en activiteiten	8,4	8,5
Kwaliteit van de monumenten, attracties en activiteiten	8,3	8,3
Gemakkelijkheid om ter plaatse informatie te vinden over wat te doen/te bezoeken	8	8,1
Netheid op de bestemming van mijn uitstap	8,5	8
Kwaliteit van restaurants en cafés	8,4	8,2
Algemene prijs-kwaliteit op de bestemming	7,9	7,9
Vriendelijkheid, gastvrijheid van de bevolking	8,6	8,9
Ontvangst in de haven	8,8	8

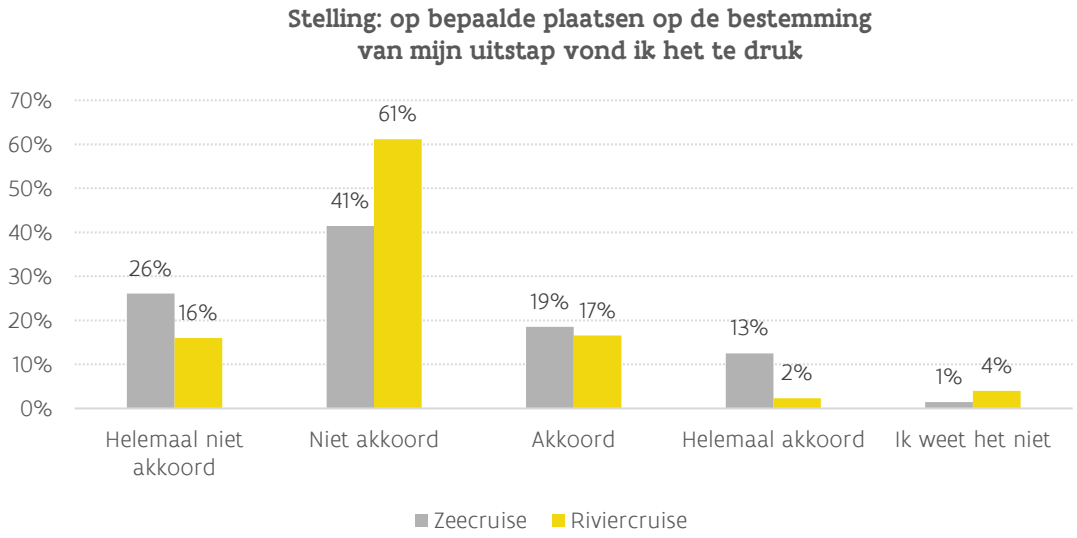
Tabel 46: tevredenheid per deelaspect (score op 10).
(Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

Bij de zeecruisetoeristen is de tevredenheid het grootst over de ontvangst in de haven, de vriendelijkheid en gastvrijheid van de bevolking en de netheid in de stad. De score over de ontvangst in de haven bij de zeecruisepassagiers lag op 8,83 in Zeebrugge en 8,85 voor Antwerpen.

Ook bij de riviercruisetoeristen scoort **de vriendelijkheid en gastvrijheid van de bevolking** heel goed. De scores voor **ontvangst in de haven** en **netheid in de stad** liggen in deze groep wel iets lager. De score voor ontvangst in de haven bij de riviercruisepassagiers ligt op 7,95 in Antwerpen en 8 in Gent.

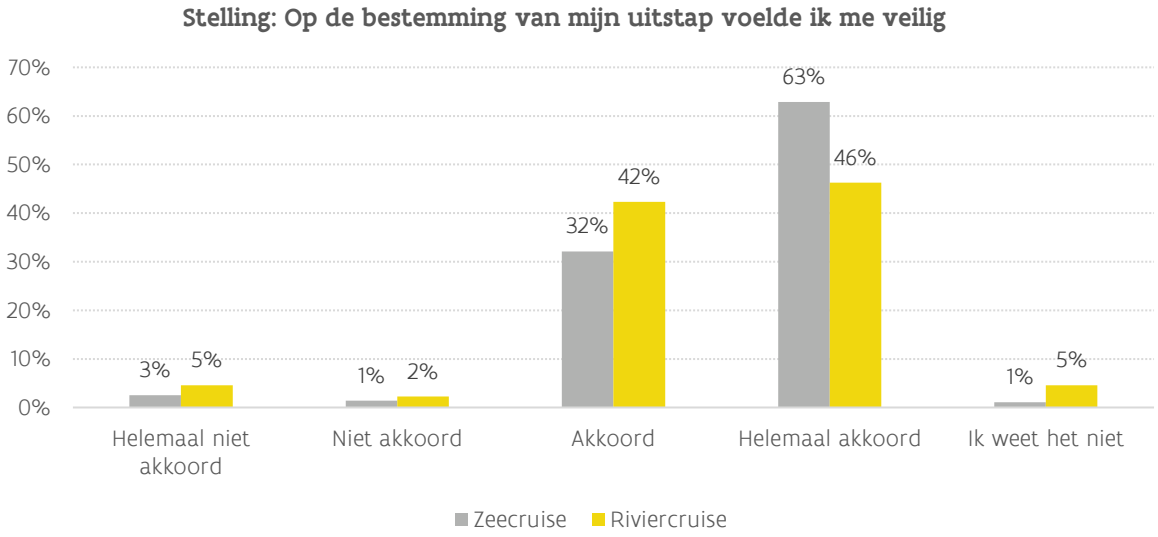
In beide groepen staat iets meer dan één op tien toeristen kritischer ten opzichte van de **algemene prijs-kwaliteitsverhouding** op de bestemming (score 6 of lager). Zo'n 14% geeft aan dat het niet zo makkelijk was om ter plaatse informatie te vinden over wat te doen.

5.2.7 Perceptie van de bestemming



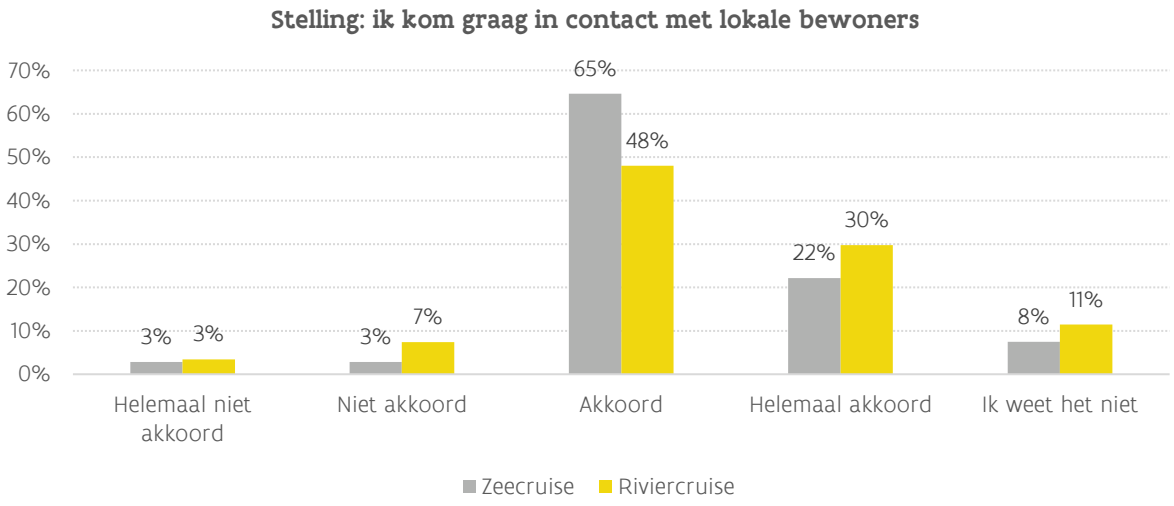
Figuur 124: Q29: Op bepaalde plaatsen op de bestemming van mijn uitstap vond ik het te druk (Bron: Bevraging Kunststedenonderzoek – bevraging cruisepassagiers, Toerisme Vlaanderen)

32% van de zeecruisetoeristen vond het op sommige plaatsen te **druk**, ten opzichte van 19% bij de riviercruisetoeristen.



Figuur 125: Q29: Ik voelde me op de bestemming van mijn uitstap veilig tegen diefstal, aanslagen, etc.

De bezochte bestemmingen in Vlaanderen worden zowel door zee- als riviercruisepassagiers als veilig beschouwd. Slechts een klein aandeel gaat telkens niet akkoord met deze stelling.



Figuur 126: Q29: Ik kom graag in contact met lokale bewoners.

Zo'n 87% van de zeecruisepassagiers geeft aan akkoord tot helemaal akkoord te gaan met de stelling 'ik kom graag in contact met lokale bewoners', tegenover 78% van de riviercruisepassagiers.

KORT

- → Opvallend is dat de uitstap grotendeels geen reden vormt voor het reserveren van de cruise. Wellicht speelt het cruisegegeven zelf een belangrijke rol.
- → De gemiddelde tijd aan wal bedraagt net geen 5 uur, maar riviercruisetoeristen blijven iets vaker langer dan 7 uur aan wal in vergelijking met zeecruisepassagiers. Binnen deze tijd wordt ook de verplaatsing van schip naar bestemming meegerekend.
- → Zeecruisepassagiers ondernemen vaker een uitstap op eigen houtje.
- → Aan wal is shoppen de belangrijkste activiteit bij zeecruisepassagiers. Zij kopen voornamelijk chocolade, bier en souvenirs. Bezoek aan monumenten, attracties en musea is de belangrijkste activiteit van riviercruisetoeristen. 30% van de riviercruisetoeristen nam deel aan begeleide wandelingen en rondritten, bijna altijd georganiseerd door de rederij.
- → Er bestaan een aantal belangrijke verschillen tussen de segmenten van cruisepassagiers. Voor de zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment is het bezoeken van monumenten, kerken, musea of attracties de belangrijkste activiteit. Voor de passagiers uit het mass marketsegment is dat shoppen.
- → Een uitstap vindt het vaakst plaats in de buurt van de plek waar men aanmeert.
- → Gemiddeld 10% van alle passagiers blijft aan boord.
- → Zeecruisepassagiers zijn het meest tevreden over hun ontvangst in de haven. Riviercruisepassagiers geven de hoogste score aan de vriendelijkheid en gastvrijheid van de bevolking. Beide groepen zijn wel het meest kritisch voor de prijs-kwaliteitverhouding.
- → 31% van de zeecruisepassagiers vindt het op bepaalde plaatsen van de bestemming te druk. Bij de riviercruisepassagiers is dat ongeveer een vijfde.
- → De bezochte bestemmingen in Vlaanderen wordt door het grootste deel van de zee- als riviercruisepassagiers als veilig beschouwd.

6 Economische impact van cruisetoerisme in Vlaanderen

De economische impact van cruisetoerisme wordt gemeten via drie belangrijke groepen:

- Uitgaven van rederijen in havens
- Uitgaven van cruisepassagiers
- Uitgaven van crewleden

6.1 Uitgaven van rederijen in havens

Om een cruiseschip aan te laten meren in een haven maakt een rederij een aantal kosten die verrekend worden door de havenautoriteiten, het Loodswezen, scheepsagenten en andere directe leveranciers. Tijdens dit onderzoek werden deze instanties bevraagd en werd een overzicht gecreëerd van gefactureerde posten voor alle schepen die in 2019 Vlaanderen bezochten.

Binnen dit deel worden de uitgaven van rederijen weergegeven per type schip, per haven en per segment voor alle schepen die Vlaanderen bezocht hebben in 2019. Er worden geen uitspraken gedaan op niveau van schip of rederij.

6.1.1 Uitgaven van zeecruiserederijen

6.1.1.1 Methode

Voor de uitgaven van zeecruiserederijen werden volgende gegevens verzameld:

- Alle bedragen gefactureerd door de havens van Zeebrugge, Gent, Oostende en Antwerpen (Stadshaven Antwerpen en Port of Antwerp-Bruges)
  - → Havenrechten
    - › Tonnenmaatrecht op basis van de bruto tonnenmaat
    - › Passagiersrecht op basis van aantal passagiers
    - › Bijdrage van scheepsafval
  - → Bijdragen voor gebruik van havenuitrusting zoals
    - › Gebruik van gangways, kranen, bruggen, fenders, …
    - › Shuttlebussen
    - › Security, scanners… en bijhorende lonen
    - › Grensinspectie
    - › Bagagevervoer
  - → Bijdragen voor dienstverlening
    - › Sleepdiensten en commissies
    - › Levering van drinkwater en bijhorende kosten
  - → Andere bijdragen zoals Shipowners Protection Fund
- Alle bedragen gefactureerd voor de diensten van de bootsman
- Alle bedragen gefactureerd door het Loodswezen
  - → Loodsgelden: per traject zoals bijvoorbeeld zee-kust, kust-Vlissingen, Vlissingen-rede Antwerpen, … naargelang de reis die het schip maakt, berekend op basis van de blokmaatklasse
  - → Bijdrage verkeersbegeleidingssysteem, berekend volgens lengte van het schip.
- Bedragen gefactureerd via havenagenten:
  - → Bijkomende services zoals transport van bemanningsleden, doktersdiensten, reparaties, bijkomende aankopen, enz. plus de agent fee.

Binnen deze berekeningen werd waar mogelijk rekening gehouden met gegeven kortingen en aangerekende bedragen voor diensten op zon- en feestdagen.

Havens, Loodswezen en agenten leverden gegevens aan op verschillende manieren, zoals een overzicht van gefactureerde bedragen per schip of een overzicht van tarieven om uitgaven te berekenen op basis van de gegevens van het schip (blokmaatklassen tonnenmaat en lengte). Verder werd door een aantal agenten ook een inschatting gemaakt van hun aandeel in de totaalfactuur die zij naar de rederij sturen, waarin ook de kosten voor het Loodswezen en de havendiensten zijn opgenomen.

Voor Gent zitten slechts twee aanlopen van zeecruiseschepen in deze analyse. Zoals eerder vermeld gaat het tweemaal om hetzelfde schip.

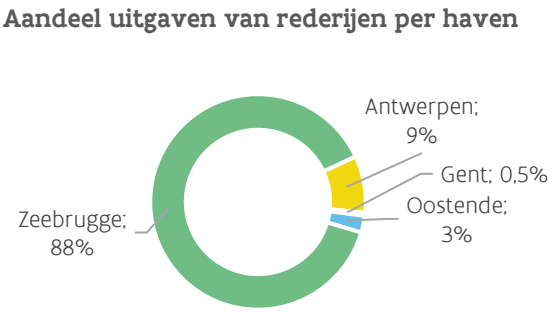
In bepaalde gevallen contacteren rederijen ook rechtstreeks een aantal leveranciers voor bijkomende goederen en diensten. Deze zitten niet vervat in deze berekening. Bedragen gefactureerd via touroperators voor de organisatie van excursies worden verrekend via de uitgaven van cruisepassagiers.

6.1.1.2 Uitgaven van zeecruiserederijen per haven

Haven	Totaal gefactureerd aan zeecruiserederijen in 2019
Antwerpen	458.562 €
Gent	25.058 €
Oostende	134.423 €
Zeebrugge	4.740.911 €
Totaal	**5.358.953 €**

Tabel 47: Bedragen gefactureerd aan cruiserederijen in 2019 door havenautoriteiten, Loodswezen en agenten (Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten).

In 2019 gaven zeecruiserederijen samen naar schatting minstens **€5.358.953** uit om met hun schepen een bezoek te brengen aan Vlaanderen. Het overgrote deel, zo'n 88%, werd uitgegeven in het kader van een bezoek aan de haven van Zeebrugge (waar 78% van alle aanlopen van zeecruiseschepen en 91% van alle zeecruisepassagiers werd geregistreerd).



Figuur 127: Aandeel van bedragen betaald door rederijen per haven in 2019 (Bron: havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)

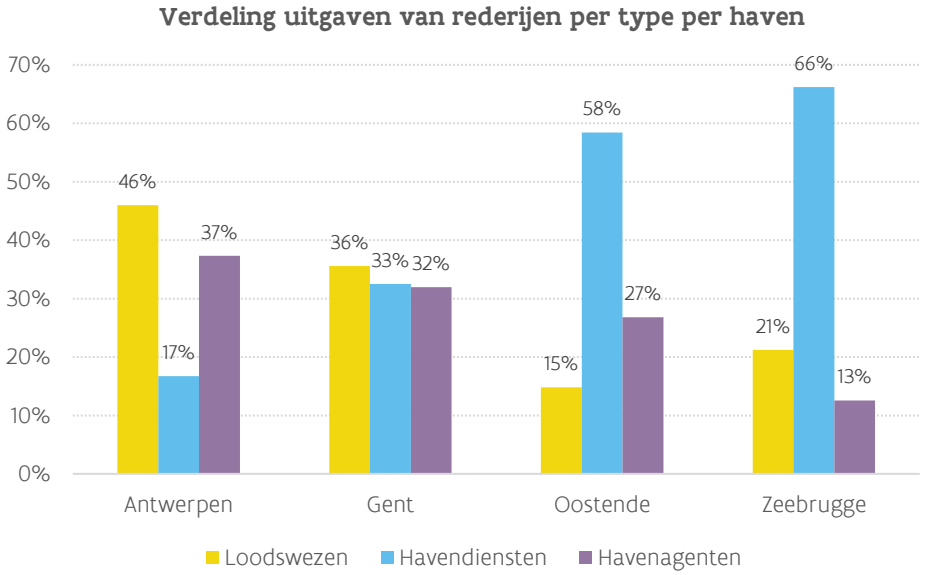
Haven (en aantal schepen)	Gemiddelde uitgave per zeecruiseschip in 2019	Gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier in 2019
Antwerpen (32)	14.330 €	15 €
Gent (2)	12.529 €	19 €
Oostende (9)	14.936 €	76 €
Zeebrugge (149)	31.819 €	13 €
Gemiddelde	**27.911 €**	**14 €**

Tabel 48: Gemiddelde opbrengst per zeecruiseschip en zeecruisepassagier in 2019 (Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen en havenagenten)

Een rederij geeft per zeecruiseschip gemiddeld €27.911 uit aan havendiensten en diensten van het Loodswezen en van havenagenten. Voor Zeebrugge ligt dit bedrag opvallend hoger dan in de andere havens. Verder in dit hoofdstuk wordt dit besproken aan de hand van de types van uitgaven.

De uitgaven voor havendiensten, beloodsing en services vertalen zich naar een gemiddelde uitgave door de rederij van €14 per passagier. In Oostende ligt dit bedrag aanzienlijk hoger aangezien deze haven kleinere schepen uit het luxesegment ontvangt waardoor het volledige bedrag gedeeld wordt door een veel lager aantal passagiers.

6.1.1.3 Uitgaven van zeecruiserederijen per haven in detail

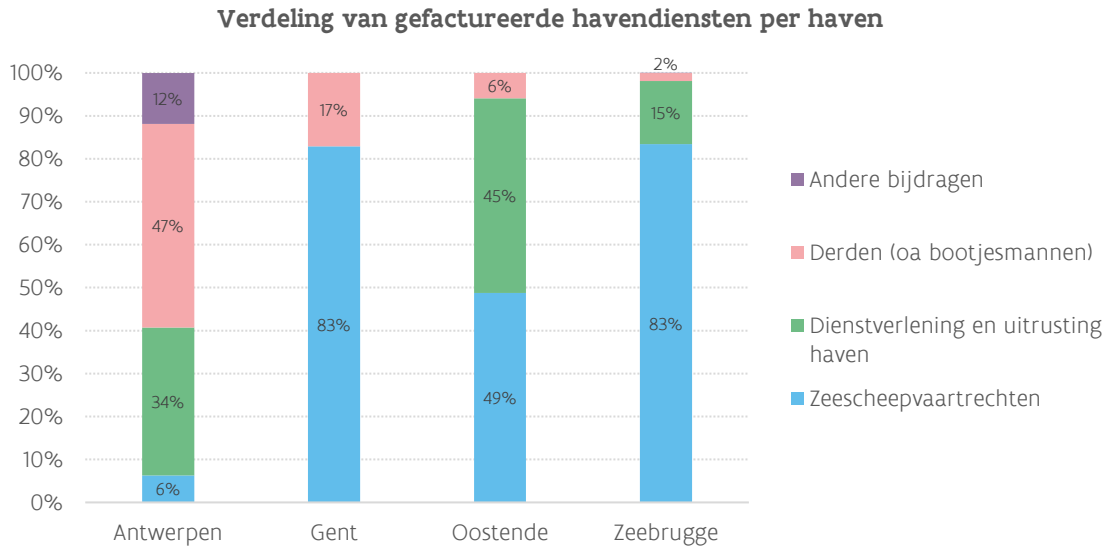


Figuur 128: : Verdeling van uitgaven van rederijen per type per haven in 2019. (Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)

Opvallend is dat de verdeling van de uitgaven die gemaakt worden door de rederijen grote verschillen vertoont tussen havens onderling, zoals te zien in bovenstaande figuur. Dat kan onder andere verklaard worden door volgende aspecten:

- Loodswezen:
  - → Om de havens van Antwerpen en Gent te bereiken moeten meer segmenten voor beloodsing in rekening worden gebracht door het Loodswezen dan voor de twee havens aan de kust. Het aandeel van het Loodswezen is daardoor groter in de havens in het binnenland.
- Havendiensten:
  - → Ook de ligging van de haven tegenover de cruiseterminal speelt een rol. Zo wordt in Zeebrugge gebruik gemaakt van een shuttledienst tussen schip en cruiseterminal. In Oostende en Antwerpen meert het schip ineens aan de cruiseterminal in de stad zelf aan.
  - → In Antwerpen worden een aantal zaken niet in rekening gebracht, zoals de organisatie van de op- en afvaart door Port of Antwerp-Bruges of het gebruik van de gangway. Ook zouden volgens de havendiensten schepen de mogelijkheid hebben om gratis water te bunkeren in deze haven. Anderzijds blijkt het aanleveren van bijvoorbeeld provisie niet evident te zijn in Zeebrugge waar de grootste schepen qua ontwerp niet voorzien zijn op havens met een groot getijdeverschil. De toegangen bevinden zich daardoor op geregelde tijdstippen lager dan de muur van de kade.
  - → De factor die zorgt voor de grootste impact is die van de havenrechten. Deze worden niet overal op dezelfde manier geïnd.

- Het tonnenmaatrecht is een vergoeding die wordt aangerekend op basis van de bruto tonnenmaat. In 2019 was dit bijvoorbeeld 0,3472 euro per bruto ton in Zeebrugge voor schepen die in de voorhaven aanlopen, in Oostende 0,3612 euro per bruto ton (kortingen niet inbegrepen). In Antwerpen werd dit recht in 2019 nagenoeg niet aangerekend. Sinds 2021 wordt in Antwerpen wel een retributie aangerekend voor zeecruises. Voor zeecruiseschepen gaat het hier om 0,075 euro per bruto ton per 48 uur.
- Het passagiersrecht is een vergoeding die wordt aangerekend op basis van het aantal passagiers. In 2019 bedroeg dit recht bijvoorbeeld 0,6710 euro per passagiersbeweging in Zeebrugge (dus 1,34 euro per passagier, 3 euro vanaf 2023) en 1,61 euro per passagier in Oostende. Ook in Gent werden passagiersrechten geïnd. In Antwerpen worden deze rechten niet aangerekend.



Figuur 129: Verdeling van gefactureerde havendiensten aan zeecruiserederijen in 2019. (Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)

De kosten die aangerekend werden voor havendiensten, dus zonder uitgaven voor Loodswezen en agenten, vertonen grote verschillen tussen havens onderling. Zo is duidelijk te zien dat In de havens van Gent en Zeebrugge een groot deel bestaat uit het innen van havenrechten (passagiersrecht, tonnenmaatrecht en bijdrage scheepsafval). Ook in Oostende gaat dit over bijna de helft terwijl dit in Antwerpen slechts gaat om 6%.

Andere bijdragen werden voornamelijk geregistreerd in Antwerpen en bestaan onder andere uit dossierkosten en bijdragen tot fondsen.

Nagenoeg de helft (49%) van alle uitgaven die rederijen deden in 2019 bestaat uit havenrechten betaald aan de haven van Zeebrugge.

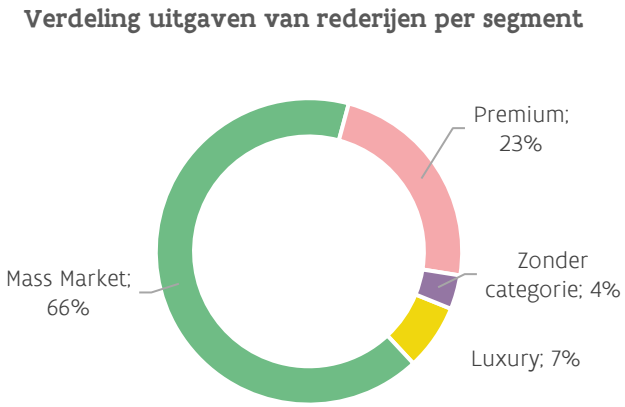
Mocht in de haven van Antwerpen in 2019 toch retributiegeld aangerekend zijn a rato 0,075 euro per bruto ton per 48 uur dan zou dat naar schatting zo'n 85.133 euro hebben opgeleverd oftewel gemiddeld 2.660,4 euro per schip of 2,7 euro per passagier.

6.1.1.4 Uitgaven van zeecruiserederijen per segment

De uitgaven van rederijen werden eveneens geanalyseerd per segment. Daaruit blijkt dat het grootste deel van de uitgaven wordt gedaan voor schepen uit het Mass Marketsegment. In 2019 bestond 59% van alle aanlopen uit schepen uit dit segment. 22% van alle aanlopen was toe te schrijven aan het Premium segment en 12% aan Luxury.

Segment	Gefactureerd bedrag per segment in 2019
Luxury	372.487 €
Mass Market	3.543.695 €
Premium	1.250.106 €
Zonder categorie	192.666 €
Totaal	**5.358.953 €**

Tabel 49: Bedrag gefactureerd aan zeecruiserederijen in 2019.
(Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)



Figuur 130: Verdeling van uitgaven van zeecruiserederijen per segment in 2019.
(Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)

Zoals te zien in onderstaande tabel worden de hoogste bedragen per schip gefactureerd aan de schepen uit het Mass Market en het Premium segment. Wanneer de uitgaven van de rederij berekend worden per passagier valt op dat de gemiddelde uitgave het hoogst is binnen het luxesegment en het laagst binnen het Mass Market segment. Ook hier weer is het totaal gefactureerde bedrag te delen door een lager aantal passagiers aangezien de meest luxueuze schepen minder passagiers aan boord hebben.

Segment	Gemiddelde uitgave per zeecruiseschip in 2019	Gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier in 2019
Luxury	16.195 €	37 €
Mass Market	31.085 €	12 €
Premium	29.072 €	16 €
Zonder categorie	16.055 €	20 €
Gemiddelde	**27.911 €**	**14 €**

Tabel 50: Uitgave van rederijen per schip en passagier volgens segment.
(Bron: Havenautoriteiten, Loodswezen, havenagenten)

6.1.2 Uitgaven van riviercruiserederijen

Ook de uitgaven van riviercruiserederijen in 2019 werden in kaart gebracht. Deze zijn anders opgebouwd dan bij de zeecruiserederijen gezien riviercruiserederijen geen gebruik maken van de diensten van het Loodswezen of van havenagenten. In deze oefening werd vooral liggeld geregistreerd, berekend volgens de lengte van het schip, en in beperkte mate het gebruik van water, elektriciteit en het afleveren van afval.

De gegevens voor de berekening werden aangeleverd door de havenautoriteiten van Gent en Brussel. Diensten van leveranciers die rechtstreeks gecontacteerd werden door de cruisemaatschappijen zijn niet

opgenomen in deze berekening. De uitgaven aan touroperators worden verrekend via de uitgaven van cruisepassagiers.

6.1.2.1 Uitgaven van riviercruiserederijen per haven

Haven (en aantal schepen)	Totaal gefactureerd aan riviercruiserederijen in 2019
Antwerpen (720)	0 €
Brussel (72)	40.083 €
Gent (318)	175.396 €
Totaal	**215.479 €**

Tabel 51: Totaal gefactureerde bedragen aan riviercruiserederijen in 2019, gemiddelde uitgave per riviercruiseschip en riviercruisepassagier. (Bron: havenautoriteiten)

In 2019 gaven riviercruiserederijen naar schatting **€215.479** uit om een bestemming in Vlaanderen te bezoeken. 81% van de gefactureerde bedragen werd betaald aan North Sea Port en bestaat volledig uit passagiersrechten. 19% werd gefactureerd door de Port.Brussels en bestaat voor het grootste deel uit liggeld, naast kleinere uitgaven voor elektriciteit, water en afval.

Voor de haven van Antwerpen werden geen uitgaven van rederijen geïdentificeerd in 2019. Sinds 2021 wordt wel retributiegeld aangerekend voor riviercruiseschepen die er aanmeren aan €0,15 per m², te vermenigvuldigen met factor 1,4 voor overnachtingen van schepen met meer dan 50 passagiers aan boord en factor 1,2 voor overnachtingen van een schip met minder dan 50 passagiers.

Haven	Gemiddelde uitgave per riviercruiseschip in 2019	Gemiddelde uitgave per riviercruisepassagier in 2019
Antwerpen	0 €	0 €
Brussel	557 €	8 €
Gent	552 €	4 €
Gemiddelde	**194 €**	**2 €**

Tabel 52: Gemiddelde uitgave per riviercruiseschip en riviercruisepassagier in 2019 per haven. (Bron: havenautoriteiten)

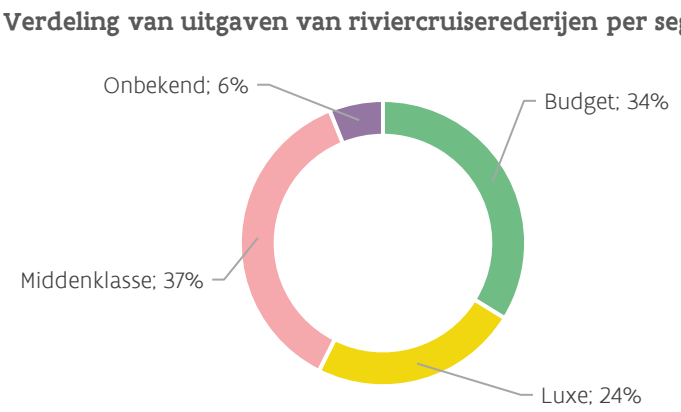
Een rederij gaf per riviercruiseschip in 2019 gemiddeld €194 uit aan havendiensten, al wordt dit gemiddelde sterk beïnvloed door Antwerpen. In de havens waar wel havenrechten betaald worden brengt een schip gemiddeld meer dan €500 op.

Deze uitgaven vertalen zich naar een gemiddelde opbrengst van €2 per passagier (zonder uitgaven van de passagier zelf), Voor de haven van Gent is dit €4, in Brussel €8 per passagier.

Indien de haven van Antwerpen retributiegeld geïnd zou hebben in 2019 aan de tarieven zoals hierboven beschreven dan zou dit naar schatting €120.345 hebben opgebracht, ofwel gemiddeld €167,1 per schip of gemiddeld €1,6 per passagier. Men dient hier wel rekening te houden met het hogere aantal kleine motorpassagiersschepen dat deze haven aandoet waardoor de gemiddelde uitgave per schip lager is.

6.1.2.2 Uitgaven van riviercruiserederijen per segment

De uitgaven van rederijen werden eveneens geanalyseerd per segment. Daaruit blijkt dat het grootste deel van de uitgaven wordt gedaan voor schepen uit het middenklasse segment, vrijwel meteen gevolgd door de budgetklasse. In 2019 bestond 31% van alle aanlopen uit schepen uit het middenklasse segment. 28% van alle aanlopen was toe te schrijven aan het budgetsegment en 15% aan de luxerederijen.



Figuur 131: Verdeling van uitgaven van riviercruiserederijen per segment in 2019. (Bron: havenautoriteiten)

Segment	Gefactureerd bedrag per segment in 2019
Budget	73.907 €
Luxe	50.178 €
Middenklasse	77.669 €
Onbekend	13.725 €
Totaal	**215.479 €**

Tabel 53: Gefactureerde bedrag aan riviercruiserederijen in 2019 per segment (Bron: havenautoriteiten)

Zoals te zien in onderstaande tabel worden de hoogste bedragen per schip gefactureerd aan de schepen uit het luxesegment, al is het verschil met het budget- en middenklasse segment eerder klein. Enkel voor een schip uit het onbekende segment werd gemiddeld minder aangerekend. Dit valt wellicht te verklaren door de aanwezigheid van kleinere motorpassagiersschepen binnen deze klasse. Het liggeld dat aan deze schepen wordt aangerekend is lager gezien hun beperkte afmetingen. De uitgaven van de rederij per passagier leveren geen significante verschillen op tussen de segmenten.

Segment	Gemiddelde uitgave per riviercruise-schip in 2019 (enkel Brussel en Gent)	Gemiddelde uitgave per riviercruise-passagier in 2019 (enkel Brussel en Gent)
Budget	596 €	4,1 €
Luxe	612 €	4,3 €
Middenklasse	543 €	4,3 €
Onbekend	335 €	4,0 €
Gemiddelde	**553 €**	**4,2 €**

Tabel 54: Gemiddelde uitgave van riviercruiserederijen per schip en per passagier in 2019 in Gent en Brussel per segment. (Bron: havenautoriteiten)

6.2 Directe uitgaven van cruisepassagiers in de bestemming

Tijdens de eenmalige bevraging van cruisepassagiers in Antwerpen, Brussel, Gent en Zeebrugge van mei tot en met september 2022 kregen respondenten ook vragen over de uitgaven die zij hadden gedaan tijdens hun bezoek aan de bestemming. Daarbij werd telkens rekening gehouden met een al dan niet op voorhand of ter plaatse betaald excursiepakket. Belangrijk om weten is dat niet elke cruisepassagier van boord gaat en uitgaven doet. Dit wordt verrekend in de berekening van totale uitgaven voor 2019.

In Vlaanderen meren cruiseschepen aan uit verschillende segmenten. Bij verdere analyse blijkt dat er een significant verschil bestaat tussen de uitgaven van zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment enerzijds en het mass marketsegment anderzijds. Elke haven ontvangt een andere combinatie van segmenten. Die verhoudingen hebben een impact op de opbrengsten van cruisetoerisme per bestemming.

Voor een aantal schepen kon geen segmentatie uitgevoerd worden. Voor deze passagiers wordt het algemene gemiddelde van de zeecruisetoerist en de riviercruisetoerist genomen.

6.2.1 Gemiddelde directe uitgaven zeecruisepassagiers 2022

Een zeecruisetoerist gaf in 2022 gemiddeld **€41** uit tijdens zijn of haar bezoek aan Vlaanderen. Geschat wordt dat zo'n 70% rechtstreeks wordt uitgegeven in de bestemming zelf. Het gaat dan om uitgaven voor shoppen, monumenten, begeleide rondritten en eten en drinken.

Een passagier uit het luxe- en premiumsegment spendeert gemiddeld **€66**. Een passagier uit het mass marketsegment zal gemiddeld **€40** uitgeven in de bestemming. Daarvan wordt een aanzienlijk deel uitgegeven aan shoppen, hoewel dit voor de passagiers uit de luxe- en premiumklasse niet de belangrijkste activiteit is. Bij hen komt het bezoeken van monumenten, kerken, musea en attracties op de eerste plaats. Er bestaan tussen de segmenten geen verschillen wat betreft het type aankoop. Chocolade en bier blijven de populairste aankopen.

Ook vervoer is een belangrijke uitgavepost. De verplaatsing van Zeebrugge naar Brugge speelt hierin een grote rol.

Type uitgave	Gemiddelde uitgave zeecruisepassagier Luxe en Premiumsegment	Gemiddelde uitgave zeecruisepassagier Mass Marketsegment
Excursie aangekocht via rederij	4 €	4 €
Excursie aangekocht via andere aanbieder	3 €	2 €
Vervoer	11 €	7 €
Shoppen	25 €	12 €
Monumenten, musea, kerken, attracties	4 €	2 €
Begeleide rondritten	4 €	2 €
Eten, gastronomie, terrasjes	15 €	10 €
Gemiddelde uitgave	**66 €**	**40 €**

Tabel 55: Gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier, per segment (Bron: bevraging cruisepassagiers 2022)

6.2.2 Gemiddelde directe uitgaven riviercruisecruisepassagiers 2022

Een riviercruisepassagier gaf in 2022 gemiddeld **€38** uit. Ongeveer driekwart daarvan wordt rechtstreeks uitgegeven in de bestemming zelf (shoppen, bezoeken van monumenten, rondritten en eten en drinken).

Ook hier is het verschil tussen beide groepen groot. Luxe- en middenklasse passagiers geven zo'n **€56** uit. Bij de passagiers uit het budgetsegment is dat slechts **€21.** Uit de bevraging blijkt dat de passagiers van de luxe- en middenklasse schepen vaker gingen shoppen. Dat vertaalt zich ook naar een groot verschil in uitgaven voor winkelen. Daarnaast doen cruisepassagiers ook een relatief grote uitgave voor eten en drinken.

Aan vervoer spenderen riviercruisepassagiers aanzienlijk minder dan zeecruisepassagiers. Vaak meren zij aan op een plek in de buurt van de binnenstad waardoor de nood aan vervoer minder aanwezig is.

Type uitgave	Gemiddelde uitgave riviercruisepassagier Luxe en middenklasse segment	Gemiddelde uitgave riviercruisepassagier budgetsegment
Excursie aangekocht via rederij	10 €	0 €

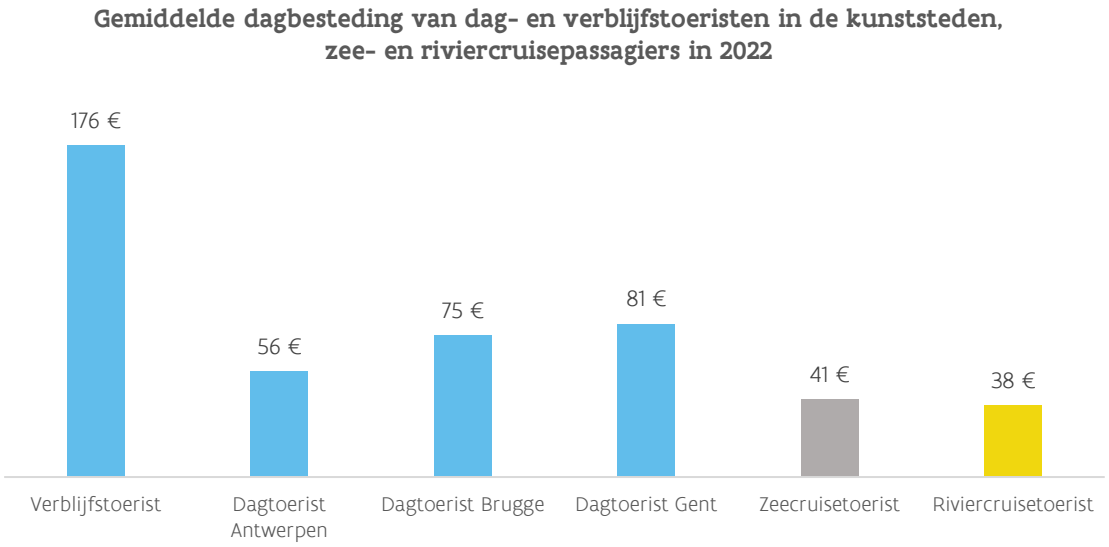
Excursie aangekocht via andere aanbieder	3 €	3 €
Vervoer	1 €	1 €
Shoppen	25 €	4 €
Monumenten	4 €	2 €
Begeleide rondritten	2 €	2 €
Eten, gastronomie, terrasjes	12 €	8 €
Gemiddelde uitgave	**56 €**	**21 €**

Tabel 56: Gemiddelde uitgave per riviercruisepassagier, per segment (Bron: bevraging cruisepassagiers 2022)

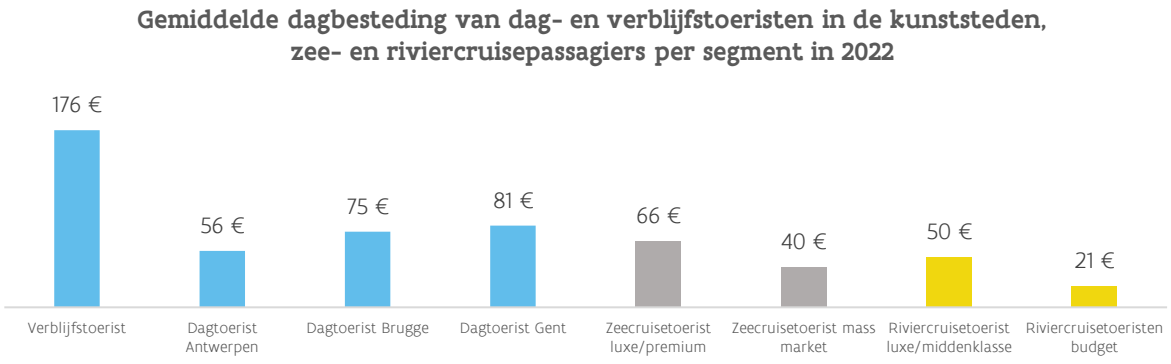
6.2.3 Gemiddelde directe uitgaven cruisepassagiers tegenover dag- en verblijfstoeristen

Het Kunststedenonderzoek dat door Toerisme Vlaanderen gevoerd wordt werpt ook een blik op de directe bestedingen van dag- en verblijfstoeristen in de kunststeden. In onderstaand figuur worden de dagbestedingen van dag- en verblijfstoeristen uit 2017, met indexering naar 2022, vergeleken met de gemiddelde uitgaven van cruisepassagiers van de beide types, ongeacht het segment.

Zee- en riviercruisepassagiers geven in deze vergelijking gemiddeld iets minder dan een kwart uit van wat een verblijfstoerist (inclusief overnachting) uitgeeft.



Figuur 132: Gemiddelde dagbesteding van dag- en verblijfstoeristen in de kunststeden, zee- en riviercruisepassagiers in 2022. (Kunststedenonderzoek 2017 en passagiersbevraging 2022, Toerisme Vlaanderen)



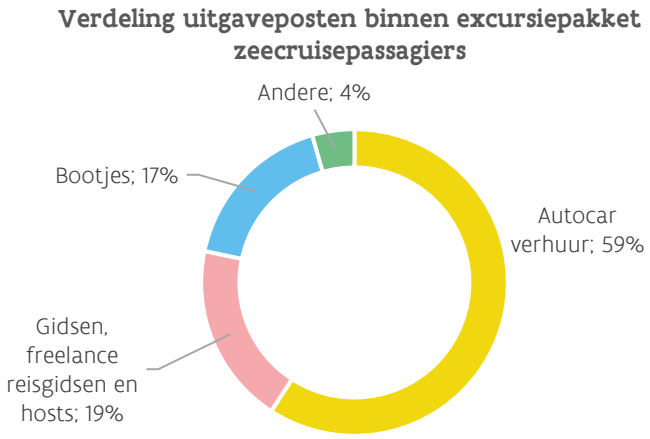
Figuur 133: Gemiddelde dagbesteding van dag- en verblijfstoeristen in de kunststeden, zee- en riviercruisepassagiers per segment in 2022 (Kunststedenonderzoek 2017 en passagiersbevraging 2022, Toerisme Vlaanderen)

6.2.4 Toelichting berekening excursiepakketten

Ook de uitgaven aan excursies zijn mee opgenomen in deze berekening. Dankzij de touroperators die instaan voor de excursies van cruisetoeristen kunnen we een inschatting maken van de opbouw en kostprijs van ervan. Een excursiepakket wordt door cruiserederijen voor gemiddeld €58 aangeboden aan passagiers, zoals blijkt uit hoofdstuk 3.6. Er wordt ingeschat dat ruim de helft daarvan terugvloeit naar de rederij zelf. Diezelfde bevindingen werden ook gerapporteerd door Visit Norway over cruisetoerisme in Noorwegen (Innovasjon Norge, 2021).

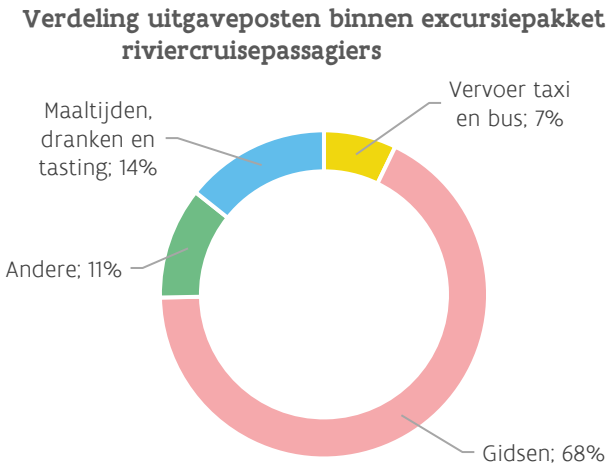
Een zeecruiserederij gaf in 2019 ongeveer zo'n €25,8 per excursiepakket uit in Vlaanderen. Net geen 60% daarvan wordt uitgegeven aan de verhuur van autocars voor het vervoer van de excursionisten. 17% wordt specifiek uitgegeven aan de bootjes in Brugge. Andere uitgaven worden onder andere gedaan bij attracties en musea.

Rekening houdend met de consumptieprijsindex gaf een zeecruiserederij in 2022 zo'n €29,15 uit per excursiepakket.



Figuur 134: Verdeling uitgaveposten binnen het excursiepakket van zeecruisepassagiers (Bron: De Buck Travel)

Een **riviercruiserederij** gaf in 2019 naar schatting **€17 uit per excursiepakket**. 68% daarvan wordt uitgegeven aan gidsen. Slechts een klein deel gaat hier naar vervoer. De verklaring daarvoor is onder andere te vinden in de organisatie van busvervoer bij riviercruiserederijen. De meeste van deze rederijen laten bussen hetzelfde traject afleggen als dat van de cruise zelf. Zij schakelen dus vooral buitenlandse busmaatschappijen in om het vervoer te regelen. De bussen worden niet enkel ingezet voor het vervoer van excursionisten maar ook ter vervanging van het traject per schip in geval van bijvoorbeeld te lage waterstanden.



Figuur 135: Verdeling uitgaveposten binnen het excursiepakket van riviercruisepassagiers (Bron: TMB)

6.3 Uitgaven van bemanningsledenleden in de bestemming

Ook crewleden van een schip dat een bestemming bezoekt hebben soms de kans om van boord te gaan en een bestemming te verkennen of daar een aantal uitgaven te doen. Voor dit onderzoek werden geen crewleden bevraagd maar werd wel voortgebouwd op bestaande studies.

Volgens Artal-Tur et al. (2018) gaat 50% van de bemanningsleden van boord tijdens een stop-over. Van deze groep geeft gemiddeld 10% niets uit ter plaatse. Wie wel geld uitgeeft besteedt gemiddeld 40% van wat een cruisepassagier uitgeeft tijdens een excursie. Deze verhouding wordt, na bespreking met de havenautoriteiten, in dit onderzoek toegepast op bemanningsleden van zowel zee- als riviercruises.

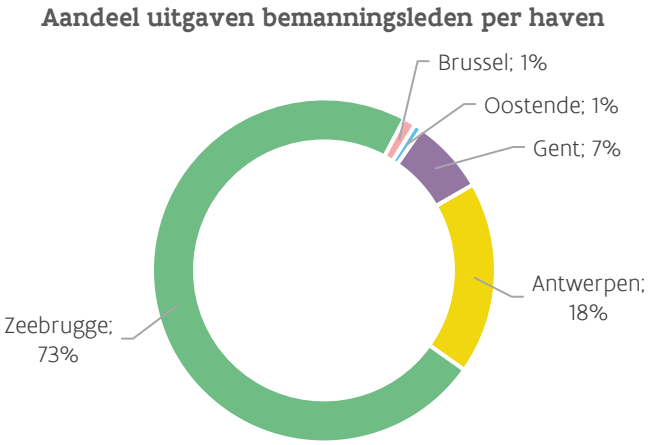
Deze uitgaven werden berekend op basis van de inschatting van aantal bemanningsleden per schip in 2019 en de algemene gemiddelde uitgaven van de zee- en riviercruisepassagier, rekening houdend met de consumptieprijsindex 2019 maar zonder opdeling naar segment. Er kan namelijk niet worden aangetoond dat de uitgaven van bemanningsleden zouden verschillen naargelang het segment van de rederij waar ze werkzaam zijn.

6.3.1 Gemiddelde uitgave van bemanningsleden

Een bemanningslid van een zeecruiseschip zou op deze manier in 2019 gemiddeld €17 uitgeven. Een crew lid van een riviercruiseschip geeft dan in 2019 zo'n €15 uit tijdens een uitstap in Vlaanderen.

Haven (en ingeschat aantal crewleden dat van boord gaat en geld uitgeeft in 2019)	Totaal uitgaven bemanning zeecruises	Totaal uitgaven bemanning riviercruises	Totaal
Oostende (599)	10.190 €	- €	10.190 €
Gent (zee 296 + rivier 6.153)	5.033 €	92.300 €	97.333 €
Antwerpen (zee 5.818 + rivier 10.044)	98.899 €	150.660 €	249.559 €
Zeebrugge (59.071)	1.004.208 €	- €	1.004.208 €
Brussel (1037)	- €	15.552 €	15.552 €
Totaal	**1.118.331 €**	**258.512 €**	**1.376.842 €**

Tabel 57: Uitgaven van bemanningsleden zee- en riviercruises (Bron: Toerisme Vlaanderen)



Figuur 136: Aandeel van uitgaven bemanningsleden per haven (Bron: Toerisme Vlaanderen)

6.4 Totale uitgaven in het kader van cruisetoerisme in 2019

Op basis van de gegevens over rederijen, passagiers en crew is het mogelijk om een inschatting te maken van de uitgaven in het kader van cruisetoerisme in Vlaanderen in 2019.

6.4.1 Gemiddelde uitgave cruisepassagiers in 2019

Om een volledig beeld te krijgen van het totale bedrag dat in Vlaanderen wordt uitgegeven in het kader van cruisetoerisme werden de uitgaven van passagiers in 2019 ingeschat op basis van het onderzoek in 2022. Daarvoor worden geïndexeerde bedragen toegepast op het aantal cruisepassagiers van 2019. In dat jaar zou een zeecruisepassagier gemiddeld **€37** hebben uitgegeven. Voor een passagier uit het luxe- en premiumsegment is dit gemiddeld **€58**. Voor een passagier uit het mass marketsegment is dit **€35**.

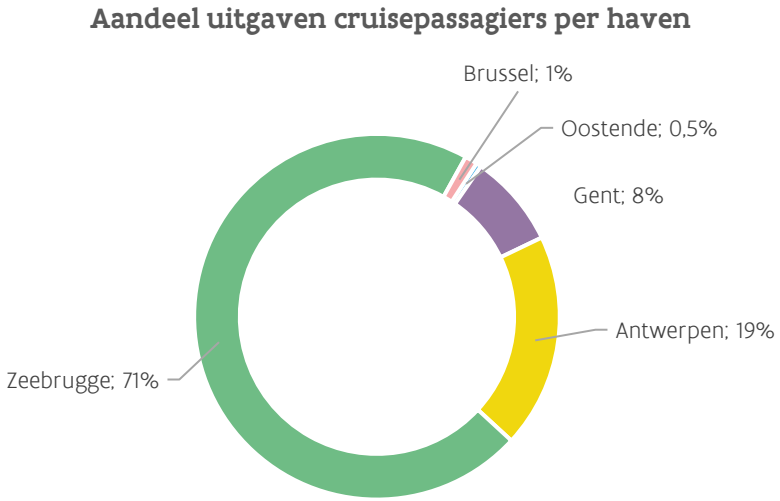
Voor een riviercruisepassagier bedraagt de gemiddelde uitgave in 2019 zo'n **€34**. Wie vaart binnen het luxe- en middenklasse segment heeft een gemiddelde uitgave van zo' n **€50.** Voor passagiers uit de budgetklasse was dat **€18.**

Volgens onderzoek (Artal-Tur et al., 2018) en uit bevraging van een aantal havenautoriteiten blijkt dat ongeveer 10% van de passagiers aan boord blijft en dus geen uitgaven doet in de bestemming zelf. Daarom worden deze gemiddelde uitgaven berekend op 90% van de passagiers uit 2019. Voor deze berekening werd de gemiddelde uitgave van een zeecruisepassagier eveneens toegepast op de haven van Oostende.

Uitgaven in totaal in 2019	Uitgaven zeecruisepassagiers			Uitgaven riviercruisepassagiers			Totaal uitgaven cruise pax
	Luxe/ Premium	Mass Market	Zonder categorie	Luxe en Middenklasse	Budget	Zonder categorie	
Oostende	77.925 €	5.622 €	3.864 €	- €	- €	- €	87.411 €
Gent	- €	42.289 €	- €	1.231.321 €	216.925 €	46.533 €	1.537.068 €
Antwerpen	206.749 €	593.880 €	338.438 €	1.640.150 €	403.245 €	359.595 €	3.542.057 €
Zeebrugge	4.464.928 €	8.782.841 €	41.095 €	- €	- €	- €	13.288.864 €
Brussel	- €	- €	- €	96.837 €	44.334 €	64.199 €	205.371 €
Totaal	**4.749.602 €**	**9.424.631 €**	**383.397 €**	**2.968.309 €**	**664.504 €**	**470.328 €**	**18.660.772 €**

Tabel 58: Uitgaven van cruisepassagiers per type segment per haven in 2019.

In totaal gaven cruisepassagiers samen naar schatting **€18.660.772** uit in 2019 tijdens hun uitstap in Vlaanderen. 71% wordt dan uitgegeven door passagiers uit Zeebrugge, 19% door passagiers die aanmeerden in Antwerpen.



Figuur 137: Aandeel uitgaven van cruisepassagiers per haven (Bron: Toerisme Vlaanderen)

Elke haven ontvangt een eigen mix van segmenten. Daardoor verschilt de gemiddelde uitgave van cruisepassagiers per haven. De gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier is het hoogst in Oostende. De gemiddelde uitgave per riviercruisepassagier is het hoogst in Gent.

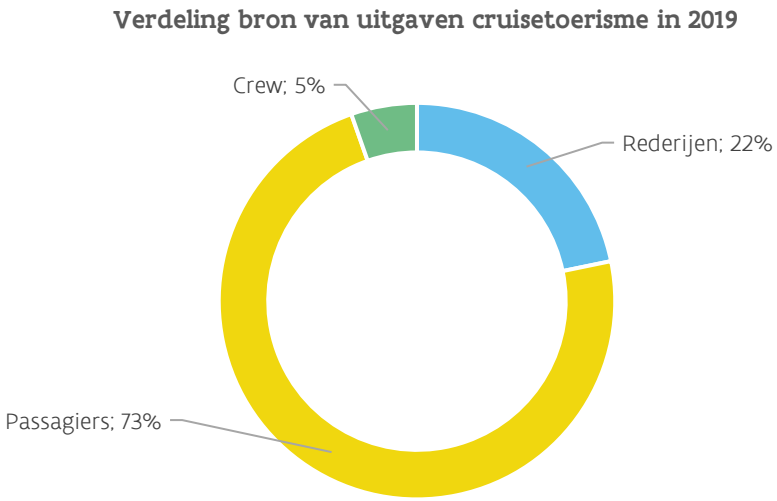
	Gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier	Gemiddelde uitgave per riviercruisepassagier
Oostende	55 €	- €
Gent	35 €	39 €
Antwerpen	40 €	37 €
Zeebrugge	41 €	- €
Brussel	- €	33 €

Tabel 59: Gemiddelde uitgave per cruisepassagier per type en per haven (Bron: Toerisme Vlaanderen)

6.4.2 Totaal van uitgaven per haven

Haven	Uitgaven zeecruisetoerisme in 2019	Uitgaven riviercruisetoerisme in 2019	Uitgaven cruisetoerisme in 2019
Antwerpen	1.696.528 €	2.553.651 €	4.250.178 €
Gent	72.477 €	1.762.475 €	1.834.952 €
Oostende	232.023 €	- €	232.023 €
Zeebrugge	19.033.983 €	- €	19.033.983 €
Brussel	- €	261.006 €	261.006 €
TOTAAL	**21.035.011 €**	**4.577.132 €**	**25.612.143 €**

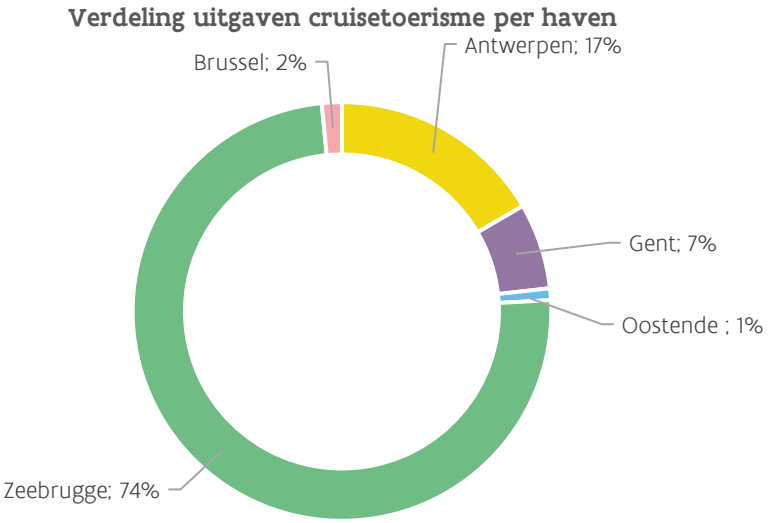
Tabel 60: Totale uitgave van cruisetoerisme in 2019 per haven en per type. (Bron: Toerisme Vlaanderen)



Figuur 138: Verdeling van uitgaven van cruisetoerisme in 2019. (Bron: Toerisme Vlaanderen)

In 2019 werd naar schatting **€25.612.143 uitgegeven** in Vlaanderen door rederijen, passagiers en bemanningsleden:

- 82% van alle uitgaven werd gedaan binnen het kader van zeecruisetoerisme, tegenover 18% via riviercruisetoerisme.
- Bijna driekwart daarvan werd gegenereerd door de cruisepassagiers zelf. Iets meer dan een vijfde werd geïnd via de rederijen. Enkel voor Oostende is dit anders. Bij deze haven wordt 58% van de uitgaven gegenereerd door de rederijen en 38% door de passagiers zelf. 74% van alle uitgaven gerelateerd aan cruisetoerisme en 90% van alle uitgaven gerelateerd aan zeecruises vinden hun oorsprong in de aanlopen in Zeebrugge.



Figuur 139: Verdeling van gemiddelde uitgaven van cruisetoerisme per haven (Bron: Toerisme Vlaanderen)

Haven	Gemiddelde uitgave per zeecruiseschip in 2019	Gemiddelde uitgave per zeecruisepassagier in 2019
Antwerpen	53.016 €	54 €
Gent	36.239 €	54 €
Oostende	25.780 €	132 €
Zeebrugge	127.745 €	52 €
Gemiddelde	**109.557 €**	**53 €**

Tabel 61: Gemiddelde uitgave per zeecruiseschip en per zeecruisepassagier in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen)

In 2019 bracht een zeecruiseschip dat aanmeert in Vlaanderen gemiddeld €109.557 op (directe uitgaven van rederijen, passagiers en bemanning bij elkaar), al zijn er per haven grote verschillen. Deze worden vooral beïnvloed door het aantal passagiers aan boord en de havenrechten die al dan niet aangerekend worden.

Zeecruisetoerisme brengt per passagier gemiddeld €53 op. Deze is het hoogst in Oostende en het laagst in Zeebrugge, waar de uitgaven verdeeld worden over een zeer groot aantal passagiers.

Haven	Gemiddelde uitgave per riviercruiseschip in 2019	Gemiddelde uitgave per riviercruisepassagier in 2019
Antwerpen	3.547 €	35 €
Gent	5.542 €	42 €
Brussel	3.625 €	38 €
Gemiddelde	**4.124 €**	**38 €**

Tabel 62: Gemiddelde uitgave per riviercruiseschip en per riviercruisepassagier in 2019 (Bron: Toerisme Vlaanderen)

Een riviercruiseschip dat aanmeerde in Vlaanderen in 2019 bracht gemiddeld €4.124 (directe uitgaven van rederijen, passagiers en bemanning bij elkaar). Riviercruisetoerisme bracht per passagier gemiddeld €38 op. In Gent is dat €42, in Antwerpen €35.

KORT

- In 2019 werd naar schatting **€25.612.142,68** uitgegeven in Vlaanderen door rederijen, passagiers en bemanningsleden. 73% daarvan werd gegenereerd door de uitgaven cruisepassagiers, 22% door de rederijen en 5% door bemanningsleden.
- 74% van alle uitgaven van 2019 kan in verband gebracht worden met de haven van Zeebrugge.
- Nagenoeg de helft (49%) van alle uitgaven die rederijen deden in 2019 bestonden uit havenrechten betaald aan de haven van Zeebrugge.
- Een riviercruisepassagier gaf in 2022 zelf gemiddeld **€38** uit tijdens een bezoek aan Vlaanderen. Voor een zeecruisepassagier is dat **€41**. Een belangrijk deel van die uitgaven wordt besteed aan shoppen. Ter vergelijking, een verblijfstoerist geeft zo'n 176 euro uit per dag. Voor dagtoeristen in Antwerpen, Brugge en Gent is dat respectievelijk 56, 75 en 81 euro.
- Wel bestaan er significante verschillen in uitgaven per segment. De uitgaven van passagiers uit de twee duurste segmenten liggen veel hoger dan van passagiers uit het budgetsegment, zowel binnen zee- als riviercruises.
- Alle uitgaven in acht genomen bracht een zeecruiseschip in 2019 gemiddeld **€109.557** op, oftewel **€53** per passagier. Voor een riviercruiseschip was dat **€4.124** oftewel **€38** per riviercruisepassagier.

7 Ecologische impact van cruisetoerisme in Vlaanderen

De ecologische impact van cruisetoerisme werd al uitvoerig beschreven in onderzoek, voornamelijk over zeecruisetoerisme in onder andere de Caraïben, de Middellandse zee, de Noorse Fjorden en de kust voor Alaska. De ecologische impact van riviercruisetoerisme is minder uitvoerig gedocumenteerd in wetenschappelijk onderzoek, zoals ook Jones et al. (2016) aangeven in hun paper.

Binnen dit onderzoek werd getracht om voor Vlaanderen een aantal stromen zoals uitstoot van broeikasgassen en afval in kaart te brengen, geproduceerd door zowel zee- als riviercruises om meer inzicht te verkrijgen in de ecologische impact van cruisetoerisme op Vlaanderen.

Voor de inschatting van de uitstoot van broeikasgassen door cruiseschepen in de havens en tijdens het manoeuvreren deed Toerisme Vlaanderen een beroep op de Vlaamse Milieumaatschappij. Dit agentschap van de Vlaamse overheid leverde een gedetailleerd rapport af over de uitstoot van stikstofdioxide, fijn stof, koolstofdioxide, koolstofmonoxide en vluchtige organische stoffen (VOS) van de cruiseschepen die in 2019 Vlaanderen bezochten tijdens het manoeuvreren en aanliggen aan de kade.

De inschatting van afval is een complex gegeven. Slechts een beperkt aantal gegevens konden aangeleverd worden door havendiensten. Deze data en een kort overzicht van bestaand onderzoek over afval geproduceerd op cruiseschepen worden besproken in het laatste deel van dit hoofdstuk.

7.1 Uitstoot naar de lucht door zeecruiseschepen in havens

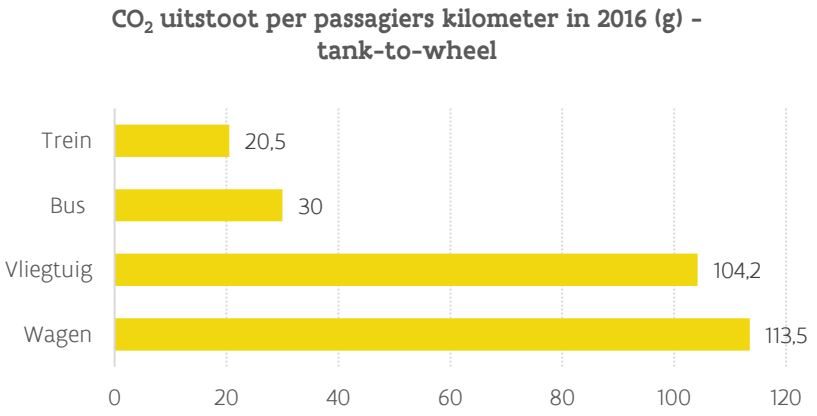
7.1.1 Inleiding

Emissies van de scheepvaart omvatten kooldioxide (CO_2), zwaveloxiden (SO_x), stikstofoxiden (NO_x), koolmonoxide (CO), onverbrande koolwaterstoffen en fijn stof (PM2,5, PM10) (Richter et al. 2004).

Deze stoffen zijn schadelijk voor de gezondheid en worden in verband gebracht met aandoeningen waaronder astma, cardiopulmonale aandoeningen en longkanker (Pope et al. 2002).

Volgens Meesters et al., (2019) hebben zeecruiseschepen niet enkel op zee maar eveneens in de haven een grote impact op de luchtkwaliteit aangezien hun generatoren ook aan de kade moeten voorzien in de grote behoefte aan stroom. Eijgelaar et al. (2010) geven aan dat cruiseschepen gemiddeld instaan voor 5% van de uitstoot door scheepvaart waardoor cruisetoerisme behoort tot de meest energie-intensieve vormen van toerisme.

De UNWTO berekende in het rapport Transport-related CO_2 Emissions of the Tourism Sector (2019) de uitstoot per passagierskilometer van diverse vervoersmiddelen. De berekening gebeurde op basis van 'tank-to-wheel' emissies. Deze komen overeen met de CO_2 die tijdens de transportactiviteit wordt geproduceerd en omvat geen emissies gegenereerd door de productie of distributie van energie, noch voor de productie en buitengebruikstelling van voertuigen. In de vergelijking die de UNWTO maakt stoten wagens en vliegtuigen het hoogst aantal gram CO_2 uit per passagierskilometer.



Figuur 140: CO2 uitstoot per passagiers kilometer in 2016 (g) - tank-to-wheel (Bron: UNWTO, 2019)

Cruiseschepen maken geen deel uit van de vergelijking die de World Tourism Organization (UNWTO) maakt. Wel zijn tal van onderzoeken uitgevoerd die een inschatting maken van de CO_2 uitstoot van zeecruiseschepen. Howitt et al.(2010) rapporteerden een gemiddelde van 390 gram per passagierskilometer, eveneens volgens tank-to-wheel principe. Carnival Corporation rapporteerde een CO_2 uitstoot van gemiddeld 312 gram per passagierskilometer in 2008, gebaseerd op brandstofverbruik vermenigvuldigd met emissiefactoren (Carnival Corporation 2009 in Walnum, 2011). Simonsen et al. (2019) berekenden een CO_2 gemiddelde uitstoot van 322,5 gram per passagierskilometer. Verschillen per zeecruiseschip zijn volgens dit laatste onderzoek te verklaren door de grootte en de leeftijd van het schip. Het vergelijken van uitstoot van broeikasgassen tussen cruiseschepen en andere vervoersmiddelen blijft, gezien de specifieke voorzieningen aan boord van een schip, moeilijk,

Voor riviercruises zijn geen data over CO_2 uitstoot per passagierskilometer beschikbaar. Mochten deze gegevens voorhanden zijn, dan dient men eveneens rekening te houden met de touringcars die het schip volgen tijdens de reis zelf. Deze bussen dienen niet enkel om passagiers te vervoeren tijdens excursies. In tijden van lage waterstanden kan men passagiers hun traject verder laten zetten per bus.

In het kader van de Europese Fit for 55 regelgeving keurde het Europese parlement in 2022 het wetsvoorstel **FuelEU Maritime** goed met daarin een aantal specifieke maatregelen, gericht op de scheepvaart. Eerst en vooral dient de uitstoot van broeikasgassen van de zeeschepen onder elke vlag met een brutotonnage van 5000 of meer te dalen met 2% tegen 2025 tegenover 2020. Tegen 2050 moet de uitstoot van de zeescheepvaart met 80% 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. Deze brandstoffen zouden tegen 2050 86 tot 88% van de brandstofmix voor internationaal maritiem transport moeten vertegenwoordigen (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, persoonlijke communicatie).

Binnen hetzelfde Fit for 55 pakket wordt de Alternative Fuels Infrastructure richtlijn (AFID) omgevormd tot regelgeving **(Alternative Fuels Infrastructure Regulation** of **AFIR)**. Maritieme Trans-European Transport Network (TEN-T) havens dienen tegen 2030 één walstroominstallatie bieden in terminals die cruise-, container- en ro-pax schepen van meer dan 5.000 GT ontvangen. 90% van de passagiers- en containerschepen die meer dan twee uur aanmeren in deze havens moet vanaf 2030 verplicht aangesloten worden op het elektriciteitsnet aan land, tenzij men kan aantonen dat deze schepen gebruik maken van een andere emissievrije technologie (Duurzame brandstoffen voor de zeevaart - initiatief FuelEU Zeevaart, 2022). Deze regelgeving geldt voor TEN-T zee- en kernhavens die, gemiddeld over de laatste drie jaar, 25 of meer schepen van meer dan 5.000 GT ontvingen per jaar.

Enkel schepen met een nuluitstoot, zullen in 2050 nog kunnen varen in Europa. Tegelijkertijd voert de Europese Commissie taksen in op fossiele brandstoffen en zullen banken en financiële instellingen op termijn alleen nog groene initiatieven kunnen financieren. Dat betekent concreet dat rederijen in 2050 geen leningen meer kunnen afsluiten voor nieuwe schepen die niet klimaatneutraal zijn.

Port of Antwerp-Bruges engageert zich samen met de havens van Bremen, Hamburg, Haropa (Le Havre, Rouen, Paris) en Rotterdam walstroom te voorzien voor de grootste containerschepen tegen 2028 (Port of Antwerp-Bruges, 2022). Voor de haven van Zeebrugge zal walstroom voorzien worden vanaf 2026. De haven van Amsterdam voorziet walstroom voor cruiseschepen vanaf 2025, als onderdeel van haar Visie Schone Scheepvaart (Port of Amsterdam, 2022).

De havens van Antwerpen en Zeebrugge passen incentive-systeem toe om groenere schepen te belonen via de Environmental Ship Index (ESI).

Voor riviercruiseschepen zijn wel al een aantal stroomaansluitingen beschikbaar. Zoals vermeld voorziet de stadshaven van Antwerpen drie aansluitingen op walstroom voor riviercruiseschepen aan het Kattendijkdok. De Brussels cruiseterminal is uitgerust met twee walstroomkasten.

7.1.2 Uitstoot naar de lucht door zeecruiseschepen in havens in Vlaanderen

De Vlaamse Milieumaatschappij berekent jaarlijks de uitstoot door zeevaart in Vlaanderen met het EMMOSS model. In dat model worden het aantal scheepsbewegingen in Vlaanderen, het aantal ladingen en lossingen per scheepstype, en het aantal geregistreerde passagiers in havens als input ingegeven. De huidige versie van het model is rudimentair, vooral toegespitst op koopvaardij, en het is niet mogelijk om

de uitstoot van cruiseschepen in de output weer te geven.
Er is daarom gekozen om de uitstoot door cruiseschepen in te schatten los van het EMMOSS model. De toegepaste berekeningswijze is identiek aan diegene die gebruikt wordt in Denemarken voor het inschatten van emissies van zee-cruiseschepen. De berekening gebeurde in overleg met Morten Winther van Aarhus University in Roskilde (Jensen, S.S., Winther, M., Løfstrøm, P., Ketzel, M., Frohn, L.M., 2021)

De Vlaamse Milieumaatschappij berekende de uitstoot van NO_x, CO, VOS (vluchtige organische stoffen), PM en CO_2 door cruiseschepen in 2019. Basisdata werden aangeleverd door Toerisme Vlaanderen.

Voor de uitstoot van **NO_x** zijn er op internationaal niveau beperkingen opgelegd voor wat schepen mogen uitstoten. Het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van schepen (Marpol Annex VI, een verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bepaalt hoeveel NO_x een schip maximaal mag uitstoten in functie van bouwjaar van het schip.

Bij verbranding van fossiele brandstoffen komen ook **CO** en **VOS** (vluchtige organische stoffen) vrij.

De uitstoot van **PM (fijn stof)** is vooral belangrijk wegens het lokale karakter in havengebieden. Deze uitstoot is afhankelijk van het zwavelgehalte van de brandstof. Ook de SO_x-uitstoot is internationaal gereglementeerd via de Marpol Annex VI reglementering. De Noordzee is een SECA-zone (Sulphur Emission Control Area), een zone waar de SO_x-uitstoot strenger gereglementeerd is. De uitstoot van schepen moet in zo'n zone overeenkomen met een uitstoot bij gebruik van 0.1% zwavel-brandstof. Daar kan aan voldaan worden door tijdens het varen, manoeuvreren of aan de kaai liggen een brandstof te gebruiken die niet meer dan 0.1% S bevat, of bij het binnenvaren van de SECA-zone over te schakelen op deze brandstof. Of de schepen varen op een brandstof met een hoger zwavelgehalte, en maken gebruik van scrubbers. Scrubbers zijn een soort filter op de schoorsteen van een schip. Ze kunnen tot 90% SO_x (en fijn stof) elimineren uit de rookgassen. Of schepen gebruiken een alternatieve brandstof zoals LNG.

CO_2 is een broeikasgas dat bijdraagt tot de klimaatverandering. De uitstoot van CO_2 is relatief ten opzichte van het brandstofverbruik. Gezien de hoge kostprijs van brandstof hebben schepen er baat bij hun brandstofverbruik (en dus hun CO_2-uitstoot) zo laag mogelijk te houden.

Cruiseschepen kunnen als **brandstof** HFO (zware stookolie), MDO (mariene diesel olie) of MGO (marine gasolie) gebruiken. LNG is ook een mogelijkheid, maar geen van de cruiseschepen die aanmeldden in 2019 in Vlaamse havens gebruikten LNG. In de jaren na 2019 werden in Zeebrugge wel al cruiseschepen ontvangen die varen op LNG.

7.1.2.1 Data voor berekening

Een lijst van cruiseschepen die de havens van Zeebrugge, Oostende, Antwerpen en Gent bezochten in 2019 werd bezorgd door Toerisme Vlaanderen. Deze lijst bevatte heel veel detailinfo. De data nodig voor de emissieberekening zijn:

- Naam en IMO nummer van het schip
- Bouwjaar van het schip
- GT (tonnenmaat)
- Datum aankomst en ETA (estimated time of arrival)
- Datum vertrek en ETD (estimated time of departure)
  → Om ligtijd in aantal uren te berekenen

7.1.2.2 Bijkomende info schip en motoren

Op allerlei websites werd gezocht naar aanvullende informatie over type brandstof, geïnstalleerd vermogen, motortype en aanwezigheid van emissie-reducerende maatregelen aan boord zoals scrubbers.

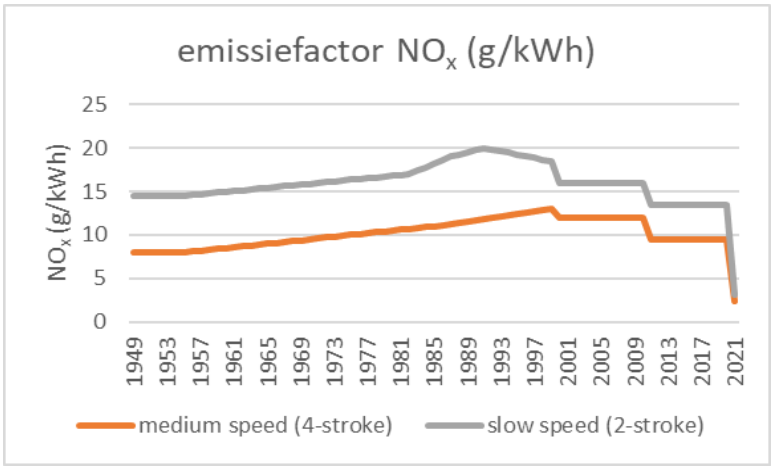
Zee-cruiseschepen hebben vooral dieselelektrische 4-takt motoren (medium speed). Met behulp van brandstofverbruik factoren (g/kWh) kan uit het motorvermogen (kW) berekend worden hoeveel brandstof nodig is.

7.1.2.3 Emissiefactoren

De uitstoot van cruiseschepen wordt berekend op basis van emissiefactoren, dat is een hoeveelheid uitgestoten in gram/kWh. De gebruikte emissiefactoren zijn deze zoals gebruikt in Denemarken voor het berekenen van de uitstoot door cruiseschepen in Deense havens.

N42

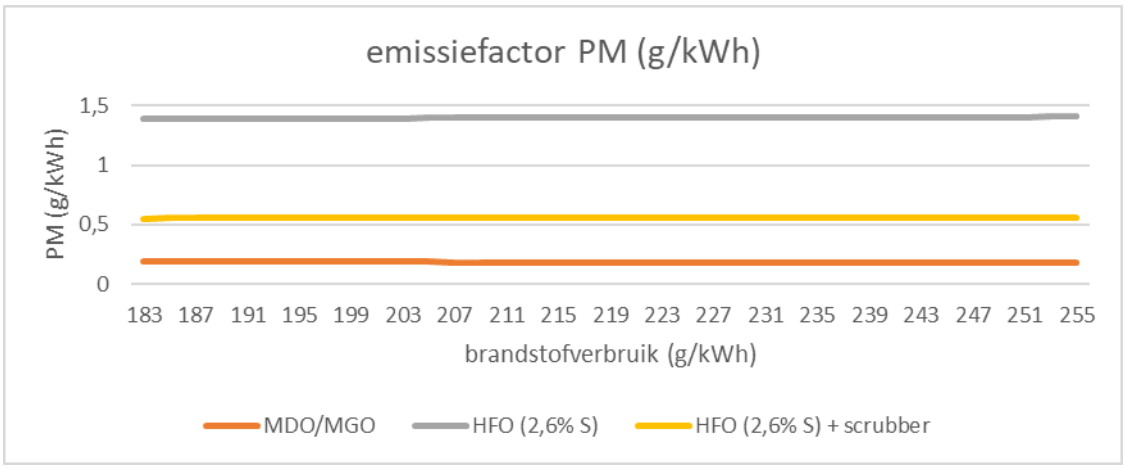
De NO_x-emissiefactor, uitgedrukt in g/kWh, is afhankelijk van het bouwjaar. *Figuur 142* toont de emissiefactor NO_x voor medium speed 4-takt motoren en slow speed 2-takt motoren. De emissiefactoren voor NOx zijn afkomstig van MAN Energy Solutions (2012).



Figuur 141: emissiefactoren NOx (g/kWh) voor medium speed 4-takt en slow speed 2-takt motoren in functie van het bouwjaar (bron: M. Winther, DK)

PM (deeltjes, stof)

Er wordt vanuit gegaan dat alle schepen die als brandstof HFO gebruiken ook een scrubber hebben. De scrubber reduceert de PM-uitstoot met 60%. Er is aangenomen dat PM2.5 98.5 % uitmaakt van de totale PM uitstoot (zowel voor brandstoffen HFO als MDO/MGO).



Figuur 142: Emissiefactoren PM (g/kWh) voor MDO/MGO (0.1% S), HFO (2.6% S) en HFO (2.6% S) + scrubber (bron : M. Winther, DK)

CO en VOS

De emissiefactoren voor CO en VOS zijn nogal onzeker, er is nog niet veel onderzoek naar gedaan. Een meetprogramma uitgevoerd door Lloyds (1995) waarbij emissiefactoren bepaald werden voor CO en VOS is

nog altijd internationaal de meest gebruikte referentie voor het berekenen van de uitstoot door zee(cruise)schepen.

De emissiefactor voor CO is afhankelijk van het bouwjaar. Tot en met bouwjaar 2012 is de emissiefactor 1.6 g/kWh, afnemend naar 1.4 g/kWh in 2013, 1.2 g/kWh in 2014, 1 g/kWh in 2015 en vanaf bouwjaar 2016 0.8 g/kWh. Er is aangenomen dat de emissiefactor voor VOS 0.5 g/kWh is.

CO_2

Voor de berekening van de uitstoot van CO_2 wordt gerekend met 77,4 kg CO_2/GJ voor HFO en 74,1 kg/GJ voor MDO/MGO (bron : 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, table 1.4 Default CO_2 emission factors for combustion). De calorische waarde is 39,8 GJ/ton voor HFO en 41,4 GJ/ton voor MDO/MGO.

7.1.2.4 Berekening energiebehoefte

De berekening van de energiebehoefte wordt opgedeeld in energie nodig bij het manoeuvreren van het schip, en bij liggen aan de kade.

Berekening energie bij liggen aan de kade

Bij de berekening van de energiebehoefte door cruiseschepen die aan de kade liggen, wordt er verondersteld dat er geen walstroom gebruikt wordt. Momenteel zijn de meeste schepen die aanleggen in de haven nog aangewezen op hun eigen energieproductie via dieselmotoren die draaien op stookolie.

Aangezien er geen informatie beschikbaar is over energie- of brandstofverbruik van ieder cruiseschip dat aangemeerd ligt aan de kade, wordt dit berekend gebaseerd op de tonnenmaat van een schip. De bruto tonnage van elk schip is gekend.

Het brandstofverbruik van een cruiseschip aan kade wordt berekend met :

$$E_{kaai} = \sum_{i} T_i \cdot P_j \cdot EF_{k,y}$$

Waarbij

E = brandstofverbruik (aan kaai),

i = aanloopnummer van het schip,

T = verblijftijd op ligplaats (uren).

De verblijftijd op ligplaats wordt berekend als datum en uur van vertrek – datum en uur van aankomst,

P = vermogen van de motor op ligplaats voor het individuele schip (kW), berekend met:

$$P = 0.084 \cdot GT + 242.58$$

GT = scheepsgrootte (in gross tonnage)

F = brandstofverbruik factor (g/kWh),

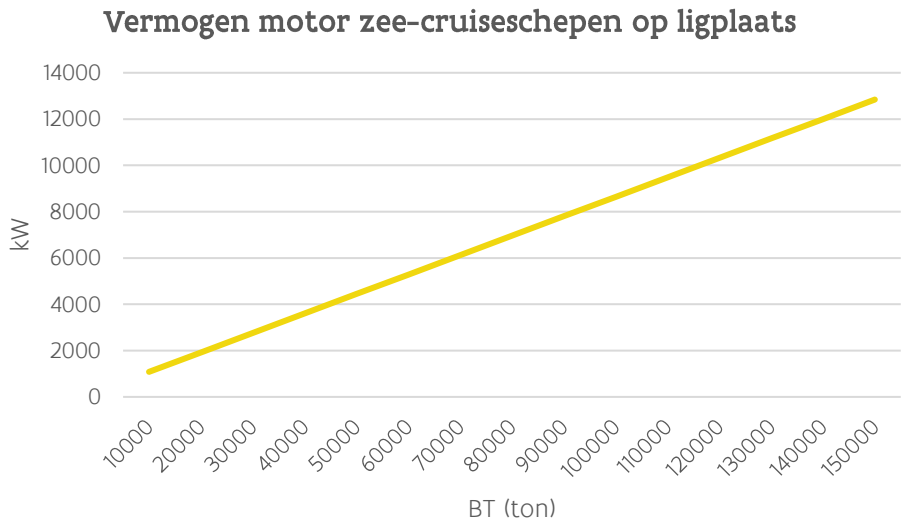
De brandstofverbruiksfactor wordt bepaald op basis van het type motor en het bouwjaar van het schip.

j = scheepsnummer,

k = brandstoftype,

y = motorjaar.

Voor schepen met scrubbers aan boord wordt het energieverbruik (brandstofverbruik) vermenigvuldigd met 1,02 (meerverbruik).



Figuur 143: Energiebehoefte van de motor (kW) van een cruiseschip in functie van bruto tonnage (BT) van het schip (bron http://dce2.au.dk/pub/SR413.pdf)

Berekening energie bij aan-/uitvaren (manoeuvreren) van het schip

Aangezien er geen informatie beschikbaar is over energie- of brandstofverbruik van ieder cruiseschip dat manoeuvreert, wordt dit berekend gebaseerd op de tonnenmaat van een schip, volgens de formule :

$$E_{manoeuvreren} = \sum_i T_i \cdot P_j \cdot LF \cdot TAF \cdot SF \cdot EF_{k,l,y}$$

Waarbij

E = brandstofverbruik,

i = aanloopnummer van het schip,

T = manoeuvreertijd (uren),

P = geïnstalleerd vermogen van de motor (kW)

LF = motorbelastingsfactor,

TAF = correctiefactor,

SF = correctiefactor voor meerverbruik door aanwezigheid van scrubbers,

EF = brandstofverbruik factor (g/kWh),

j = scheepsnummer,

k = brandstoftype,

l = motortype,

y = motorjaar.

- De manoeuvreertijd T werd bepaald op 0.5 u = een kwartier voor het aanmeren, en een kwartier voor het afmeren.
- De motorbelastingsfactor LF werd bepaald op 0.25. Dit werd bepaald in een onderzoek naar emissies van cruiseschepen in de haven van Kopenhagen (Olesen & Berkowicz, 2005; Jensen et al., 2019).
- De TAF is een correctiefactor die toegepast wordt op de gemiddelde emissiefactor om de afwijking op het gemiddeld verbruik bij dit type motoren te corrigeren voor wisselende eisen van het vermogen van de motor. De TAF (meerverbruik) werd bepaald op 1.13 (dit is bij motorbelasting van 25% van het totaal geïnstalleerd motorvermogen).
- De correctiefactor voor meerverbruik door aanwezigheid van scrubbers werd bepaald op 1.02.
- De brandstofverbruiksfactor wordt bepaald op basis van het type motor en het bouwjaar van het schip. Deze factor is uitgedrukt in g/kWh.

7.1.2.5 Berekening uitstoot (emissie) naar de lucht

De berekening van de uitstoot naar de lucht is gebaseerd op de methodologie voor het berekenen van uitstoot door cruiseschepen in Deense havens. De emissieberekening wordt opgedeeld in de uitstoot ten gevolge van het manoeuvreren van het schip, en de uitstoot bij liggen aan de kade.

Berekening uitstoot bij liggen aan de kade

De gebruikte emissiefactoren (g/kWh) voor NO_x, CO en VOS zijn weergegeven in hoofdstuk 8.3.2.

De uitstoot van PM wordt berekend afhankelijk van de gebruikte brandstof, volgens:

Voor HFO:

$$EF_{PM,HFO}(g/kWh) = 1.35 + (sfc \cdot 7 \cdot 0.02247 \cdot (S\%/100 - 0.0246)$$

Voor MDO/MGO:

$$EF_{PM,MDO}(g/kWh) = 0.23 + (sfc \cdot 7 \cdot 0.02247 \cdot (S\%/100 - 0.0024)$$

Waarbij sfc = specific fuel consumption (brandstofverbruik factor in g/kWh)

De CO_2-uitstoot wordt berekend als het product van het energieverbruik van het schip tijdens liggen aan de kade en de CO_2-emissiefactor. De CO_2-emissiefactor wordt bepaald door het type brandstof.

$$E_{CO2} = \sum_i E_j \cdot EF_{CO2,k}$$

waarbij

E_{CO2} = CO_2-emissie,

E = energieverbruik (GJ),

j = scheepsnummer,

$EF_{CO2,k}$ = CO_2-emissiefactor (kg/GJ),

k = brandstoftype.

Berekening uitstoot bij aan-/uitvaren (manoeuvreren) van het schip

De berekening van de uitstoot naar de lucht gaat volgens :

$$E_{manoeuvreren} = \sum_i T_i \cdot P_j \cdot LF \cdot SF \cdot EF_{k,l,y}$$

Waarbij

E = emissie,

i = aanloopnummer van het schip,

T = manoeuvreertijd (uren),

P = geïnstalleerd vermogen van de motor (kW)

LF = motorbelastingsfactor,

SF = correctiefactor voor meerverbruik door aanwezigheid van scrubbers,

EF = emissiefactor (g/kWh),

j = scheepsnummer,

k = brandstoftype,

l = motortype,

y = motorjaar.

De gebruikte emissiefactoren (g/kWh) voor NO_x, CO en VOS zijn weergegeven in hoofdstuk 8.3.2.

De uitstoot van PM wordt berekend afhankelijk van de gebruikte brandstof, volgens:

Voor HFO:

$$EF_{PM,HFO}(g/kWh) = 1.35 + (sfc \cdot 7 \cdot 0.02247 \cdot (S\%/100 - 0.0246)$$

Voor MDO/MGO :

$$EF_{PM,MDO}(g/kWh) = 0.23 + (sfc \cdot 7 \cdot 0.02247 \cdot (S\%/100 - 0.0024)$$

Waarbij sfc = specific fuel consumption (brandstofverbruik factor in g/kWh)

De CO_2-uitstoot wordt berekend als het product van het energieverbruik van het schip tijdens manoeuvreren en de CO_2-emissiefactor. De CO_2-emissiefactor wordt bepaald door het type brandstof.

$$E_{CO2} = \sum_i E_j \cdot EF_{CO2,k}$$

Waarbij

E_{CO2} = CO_2-emissie,

E = energieverbruik (GJ),

j = scheepsnummer,

$EF_{CO2,k}$ = CO_2-emissiefactor (kg/GJ),

K = brandstoftype.

7.1.2.6 Brandstofverbruik en emissie van zee-cruiseschepen in Vlaamse havens in 2019

Brandstofverbruik en emissie bij liggen aan de kade (2019)

Haven	aanmeldingen #	totale ligtijd (u:m)	brandstofverbruik aan kaai gedurende ligtijd (ton)
Gent	2	23:12	15
Oostende	9	305:00	32
Antwerpen	32	582:29	383
Zeebrugge	149	1637:46	2.487
Eindtotaal	**192**	**2548:27**	**2.917**

Tabel 63: Aantal aanmeldingen, totale ligtijd en brandstofverbruik aan kaai (2019)

Haven	NO_x kaai (ton)	VOS kaai (ton)	CO kaai (ton)	PM2.5 kaai (ton)	CO_2 kaai (ton)
Gent	0,60	0,03	0,10	0,01	45
Oostende	2	0,08	0,25	0,03	98
Antwerpen	21	0,91	3	0,474	1.177
Zeebrugge	139	7	17	5	7.646
Eindtotaal	**163**	**8**	**21**	**5**	**8.965**

Tabel 64: emissie NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 (ton) aan kaai (2019)

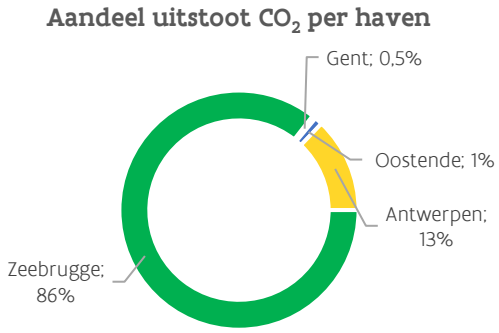
Brandstofverbruik en emissie bij manoeuvreren van en naar de kaai (2019)

Haven	NO_x manoeuvreren (ton)	VOS manoeuvreren (ton)	CO manoeuvreren (ton)	PM2.5 manoeuvreren (ton)	CO_2 manoeuvreren (ton)
Gent	0,03	0,00	0,01	0,00	3
Oostende	0	0,00	0,01	0,00	5
Antwerpen	1	0,04	0,13	0,02	60
Zeebrugge	9	0	1	0,33	580
Eindtotaal	**10**	**0,48**	**1**	**0,36**	**648**

Tabel 65: emissie NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 tijdens manoeuvreren (2019)

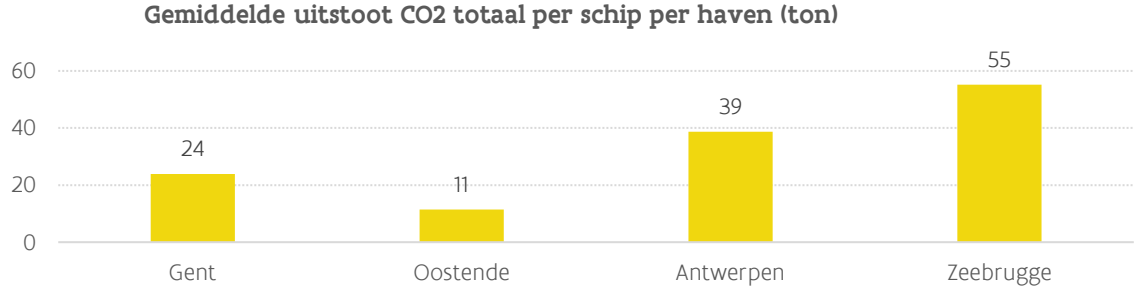
De zeecruiseschepen die in 2019 aanmeerden in de havens van Gent, Oostende, Antwerpen en Zeebrugge stootten tijdens het manoeuvreren en liggen aan de kade samen 9.613 ton CO_2 uit, oftewel gemiddeld 50,07 ton CO_2 per aanloop.

In totaal werd ook 173 ton stikstofoxide, 8,48 ton aan vluchtige organische stoffen, 22 ton koolstofmonoxide en 5,36 ton fijnstof PM2,5 uitgestoten door alle zeecruiseschepen in 2019 in Vlaanderen tijdens het manoeuvreren en liggen aan de kade.



Figuur 144: Aandeel uitstoot CO2 per haven (Bron: VMM)

86% van alle CO_2 emissies werd uitgestoten door schepen die aanmeerden in de haven van Zeebrugge. Zoals eerder in dit onderzoek vermeld werd, ontving deze haven 78% van alle zeecruiseschepen. De schepen die aanmeerden in Antwerpen zorgden voor 13% van de uitstoot.



Figuur 145: Gemiddelde uitstoot CO_2per schip per haven (ton). (Bron: VMM)

De gemiddelde uitstoot per zeecruiseschip verschilt per haven. Uit de data van de Vlaamse Milieumaatschappij en uit onderzoek (Simonsen et al., 2019; Gössling & Walnum, 2011) blijkt dat zowel

bouwjaar als tonnenmaat een impact hebben op de energiebehoefte en uitstoot van een zeecruiseschip. De combinatie van deze twee factoren heeft op die manier een invloed op de gemiddelde uitstoot per schip per haven. Zo ontving de haven van Oostende zeeschepen met een tonnenmaat van maximum 30.277 GT en gemiddeld bouwjaar 2001. De schepen die aanmeerden in Antwerpen hebben allen een tonnenmaat van minder dan 65.000 GT maar zijn gemiddeld ouder. In Zeebrugge meren schepen aan met een recenter bouwjaar maar met een gemiddelde tonnenmaat van 90.294 GT.

7.1.2.7 Totale emissie zeevaart Vlaanderen

Het is moeilijk uitspraak te doen over het aandeel van de uitstoot van zeecruiseschepen in de totale uitstoot van zeevaart in Vlaanderen omdat met verschillende rekenmethodes gewerkt werd (zie ook inleiding). De emissie van zeevaart in Vlaanderen is berekend met EMMOSS 3.2. De methodologie wordt bij VMM in 2023 vervangen door een nieuw model (op basis van AIS data per jaar).

De totale uitstoot van zeevaart in Vlaanderen berekend met EMMOSS 3.2:

jaar	NO_x (ton)	VOS (ton)	CO (ton)	PM2.5 (ton)	CO_2 (ton)
2010	22758	915	5178	789	1080153
2011	21784	871	4980	756	1051208
2012	20844	827	4789	725	1025101
2013	20402	801	4681	702	1026414
2014	19929	780	4624	697	1022780
2015	19740	772	4639	587	1034673
2016	19376	775	4724	597	1060334
2017	18772	768	4756	600	1071000
2018	18349	770	4828	610	1091563
2019	17445	749	4761	604	1078555
2020	15394	678	4369	558	985497
2021	15138	692	4517	576	1020028

Tabel 66: totale emissie NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 (ton/jaar) door zeevaart in Vlaanderen[8]

[8] berekend met het EMMOSS model (globaler methodologie voor inschatten totale emissies Vlaanderen dan gebruikt voor inschatten uitstoot individuele cruiseschepen). Methodologie wordt bij VMM in 2023 vervangen door een nieuw model.

De uitstoot van zeeschepen in 2019 per scheepstype volgens hun aandeel in de totale emissie:

Scheepstype	NOx	VOS	CO	PM2.5	CO2
visserij	0,89%	0,86%	0,83%	0,71%	0,98%
zandwinning	1,20%	1,16%	1,12%	0,96%	1,32%
other	1,34%	1,44%	1,49%	1,41%	1,44%
bulk	2,73%	2,31%	2,33%	2,68%	2,25%
tanker	2,79%	2,88%	3,18%	2,20%	2,25%
general cargo	3,01%	3,14%	3,22%	3,05%	3,07%
reefer	3,53%	3,59%	3,30%	3,54%	3,87%
sleep	3,70%	3,58%	3,45%	2,96%	4,09%
bagger	4,76%	4,60%	4,44%	3,82%	5,26%
gas tanker	6,67%	6,25%	5,53%	6,73%	7,32%
other tanker	9,13%	8,64%	7,74%	8,22%	9,68%
VehCa	9,53%	8,80%	9,49%	9,93%	7,85%
roro	20,08%	23,70%	24,53%	22,94%	23,50%
container	30,65%	29,07%	29,34%	30,85%	27,12%
	100,00%	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Tabel 67 : % aandeel per scheepstype in NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 emissie door zeevaart in Vlaanderen

De uitstoot van zeeschepen liggend aan de kade (EMMOSS 3.2) :

jaar	Aanmeldingen #	NO_x (ton)	VOS (ton)	CO (ton)	PM2.5 (ton)	CO_2 (ton)
2010	29636	6114	245	1152	154	356830
2011	29146	6024	239	1131	152	358346
2012	29903	5700	225	1068	144	347841
2013	29178	5497	216	1037	139	343335
2014	28401	5399	211	1023	137	346048
2015	27839	5436	213	1038	139	357184
2016	29237	5461	219	1071	144	375247
2017	29793	5249	216	1061	143	377406
2018	31534	5162	218	1080	145	387741

2019	31451	4916	214	1063	143	385359
2020	30163	4183	188	944	127	342240
2021	29215	4128	194	973	132	356878

Tabel 68: emissie NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 bij liggen aan de kade door alle zeeschepen in Vlaamse havens (ton/jaar)

Hoewel zeecruiseschepen maar 0,61% van het geheel van de zeescheepvaart in Vlaanderen uitmaken, zijn ze verantwoordelijk voor 2 tot 4% van de totale uitstoot door zeescheepvaart in Vlaanderen. Zoals eerder vermeld blijkt uit onderzoek dat de uitstoot bij zeecruiseschepen bij aanmeren wordt beïnvloed door de energiebehoefte van het aantal hotel- en entertainmentfaciliteiten aan boord.

2019	Aanmeldingen #	NO_x (ton)	VOS (ton)	CO (ton)	PM2.5 (ton)	CO_2 (ton)
alle schepen (EMMOSS 3.2)	31451	4916	214	1063	143	385359
zee-cruiseschepen	*192*	*163*	*8*	*21*	*5*	*8965*
2019	**Aanmeldingen %**	**NO_x (%)**	**VOS (%)**	**CO (%)**	**PM2.5 (%)**	**CO_2 (%)**
alle schepen (EMMOSS 3.2)	100	100	100	100	100	100
zee-cruiseschepen	0,61	3	4	2	4	2

Tabel 69: % aandeel lig-emissie zee-cruiseschepen in lig-emissie alle zeeschepen (2019)

7.1.3 Uitstoot naar de lucht door riviercruiseschepen in havens

7.1.3.1 Inleiding

De Vlaamse Milieumaatschappij berekent jaarlijks de uitstoot door binnenvaart in Vlaanderen met het EMMOSS model. In dat model wordt het aantal tonkilometer gevaren per waterweg als input ingegeven. Het is niet mogelijk om de uitstoot van riviercruiseschepen in de output weer te geven.
Er is daarom gekozen om de uitstoot door cruiseschepen in te schatten los van het EMMOSS model.

De Vlaamse Milieumaatschappij berekende de uitstoot van NO_x, CO, VOS, PM en CO_2 door rivier-cruiseschepen in 2019. Enkel de uitstoot bij het liggen aan de kade werd berekend.

Basisdata werden aangeleverd door Toerisme Vlaanderen.

Sinds begin 2016 kunnen riviercruiseschepen die aanmeren in het Kattendijkdok Westkaai op het Eilandje in Antwerpen gebruik maken van walstroom. Of de schepen die in 2019 aanmeerden dat ook effectief deden kunnen we niet afleiden uit de data die we ter beschikking hebben. In de emissieberekening wordt dan ook verondersteld dat er geen walstroom gebruikt wordt bij liggen aan de kade (worst case).

7.1.3.2 Data voor berekening

Een lijst van riviercruiseschepen die in de haven van Gent en Antwerpen aanmeerden in 2019 werd bezorgd door Toerisme Vlaanderen.

Deze lijst bevat o.a. info over :

- Naam en ENI nummer van het schip
- Bouwjaar van het schip
- Datum aankomst en ETA (estimated time of arrival)
- Datum vertrek en ETD (estimated time of departure)
  → Ligtijd (u)

Info over geïnstalleerd vermogen van de scheepsmotoren ontbrak voor een 5-tal schepen, info over GT (tonnenmaat) ontbrak voor 88 van de 158 schepen.

7.1.3.3 Bijkomende info schip en motoren

Op allerlei websites werd gezocht naar aanvullende informatie over geïnstalleerd vermogen en tonnage van rivier-cruiseschepen. Maar weinig info werd gevonden.

Een aantal rederijen werden aangeschreven met vraag om technische info over hun schepen, slechts 1 antwoordde (AmaWaterways).

Voor schepen waarvan het geïnstalleerd vermogen ontbrak (en bouwjaar na 1970), werd het gemiddeld vermogen genomen van schepen met hetzelfde bouwjaar waarvan het vermogen wel gekend was : 1466 kW voor bouwjaar 2014, 1623 kW voor 2015 en 1650 kW voor 2016 (aannames VMM).

Voor schepen met onbekend geïnstalleerd vermogen en bouwjaar vóór 1970 werd gerekend met het gemiddeld vermogen van de schepen met bouwjaar tussen 1900 en 1970, zijnde 372 kW (aannames VMM).

AmaWaterways bevestigde dat hun schepen varen op MDO, en dat hun schepen high speed 4-takt motoren hebben. Er werd in de berekeningen aangenomen dat alle rivier-cruiseschepen deze brandstof en type motoren hebben.

7.1.3.4 Emissiefactoren

De uitstoot van rivier-cruiseschepen wordt berekend op basis van emissiefactoren, dat is een hoeveelheid uitgestoten in gram/kWh.

NO_x en PM

In het Clinsh-project, action B.4[9], werden emissiefactoren voor NO_x en PM bepaald voor rivier-cruiseschepen tijdens liggen aan de kade. De emissiefactoren zijn functie van de lengte van het schip.

Tabel 70: emissiefactoren NO_x en PM (g/kWh), Clinsh

lengte rivier-cruiseschip (m)	NOx (g/kWh)	PM (g/kWh)
<110	8,3	0,33
110	8,03	0,32
135	3,73	0,1

[9]LIFE15 ENV/NL/000217 (2016-2021), www.clinsh.eu, table 22a, p.43

NMVOS en CO

NMVOS en CO zijn niet opgenomen in het Clinsh-project. NMVOS zijn niet-methaan vluchtige organische stoffen.

In het EMEP/EEA Guidebook[10] zijn emissiefactoren opgenomen voor NMVOS en CO. De bron van de emissiefactoren in het Guidebook is Scipper (2021)[11].

De emissiefactor voor NMVOS is 2,64 kg/ton brandstof, voor CO 4,34 kg/ton brandstof.

CO_2

Voor de berekening van de uitstoot van CO_2 wordt gerekend met een emissiefactor van 74,1 kg/GJ voor MDO/MGO (bron : 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, table 1.4 Default CO_2 emission factors for combustion).

De calorische waarde is 41,4 GJ/ton voor MDO/MGO.

7.1.3.5 Berekening energiebehoefte

In het Clinsh-project, action B.4[12], werd bepaald wat de vermogensvraag is van een rivier-cruiseschip bij het liggen aan de kade (met passagiers). De energiebehoefte is functie van de lengte van het schip. Schepen van 105 m lengte werden tot de groep van 110 m lengte gerekend, en schepen vanaf 130 m werden in de groep 135 m ingedeeld.

Bij de berekening van de energiebehoefte door rivier-cruiseschepen die aan de kade liggen, wordt er verondersteld dat er geen walstroom gebruikt.

Tabel 71: energiebehoefte (kW) van rivier-cruiseshepen, Clinsh

lengte rivier cruise schip (m)	vermogen (kW)
<110	70,3
110	95,7
135	113,7

Om het brandstofverbruik te berekenen werd de energiebehoefte (kW) vermenigvuldigd met de ligtijd (u) en een brandstofverbruiksfactor (g/kWh). De brandstofverbruiksfactor wordt bepaald op basis van het type motor en het bouwjaar van het schip.

7.1.3.6 Berekening uitstoot (emissie) naar de lucht

De gebruikte emissiefactoren (g/kWh) voor NO_x en PM, en (kg/ton brandstof) voor CO en NMVOS zijn weergegeven in hoofdstuk 2.3.

De CO_2-uitstoot wordt berekend als het product van het energieverbruik van het schip tijdens liggen aan de kade en de CO_2-emissiefactor. De CO_2-emissiefactor wordt bepaald door het type brandstof.

$$E_{CO2} = \sum_i E_j \cdot EF_{CO2,k}$$

[10]EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – updated Dec. 2021
[11]Scipper (2021). Scipper project Deliverable D4.1 'New set of emission factors and activity information'
[12]LIFE15 ENV/NL/000217 (2016-2021), www.clinsh.eu, table 17 p. 38

waarbij

E_{CO2} = CO_2-emissie,

E = energieverbruik (GJ),

j = scheepsnummer,

EF $_{CO2,k}$ = CO_2-emissiefactor (kg/GJ),

k = brandstoftype.

7.1.3.7 Brandstofverbruik en emissie van rivier-cruiseschepen in Vlaamse havens in 2019

Brandstofverbruik en emissie bij liggen aan de kade (2019)

Tabel 72: aantal aanmeldingen, totale ligtijd en brandstofverbruik door rivier-cruiseschepen bij liggen aan kaai (2019)

Haven	Aanmeldingen #	totale ligtijd (u:m)	brandstofverbruik aan kaai gedurende ligtijd (ton)
Gent	318	5678:07	117
Antwerpen	720	14229:14	282
Eindtotaal	**1038**	**19907:21**	**400**

Tabel 73: emissie NOx, VOS, CO, PM2.5 en CO2 (ton) voor rivier-cruiseschepen bij liggen aan kaai (2019)

Haven	NO_x kaai (ton)	NMVOS kaai (ton)	CO kaai (ton)	PM2.5 kaai (ton)	CO_2 kaai (ton)
Gent	3	0,310	0,509	0,108	360
Antwerpen	8	0,746	1,226	0,311	866
Eindtotaal	**12**	**1,055**	**1,734**	**0,419**	**1.226**

De riviercruiseschepen die in 2019 aanmeerden in de havens van Gent en Antwerpen stootten tijdens het liggen aan de kade samen naar schatting 1.126 ton CO_2 uit, oftewel gemiddeld 1,1 ton CO_2 per aanloop. Deze berekening werd gemaakt op basis van een worst case scenario waarbij geen gebruik gemaakt werd van walstroom.

De gemiddelde uitstoot van CO_2 in Antwerpen bedraagt 1,2 ton. In Gent is dat 1,13 ton. Naar de uitstoot van riviercruiseschepen is slechts beperkt onderzoek gedaan. Uit de data van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt dat de schepen in Antwerpen gemiddeld een kleinere tonnenmaat hebben dan in Gent maar gemiddeld wel ouder zijn. Het bouwjaar heeft vermoedelijk ook bij dit type schip een impact op het energieverbruik en de uitstoot van CO_2.

In totaal werd ook 12 ton stikstofoxide, 1,055 ton aan vluchtige organische stoffen, 1,7 ton koolstofmonoxide en 0,419 ton fijnstof PM2,5 uitgestoten door alle riviercruiseschepen in 2019.

7.1.3.8 Totale emissie binnenvaart Vlaanderen

Het is moeilijk uitspraak te doen over het aandeel van de uitstoot van rivier-cruiseschepen in de totale uitstoot van binnenvaart in Vlaanderen omdat met verschillende rekenmethodes gewerkt werd (zie ook inleiding). De emissie van binnenvaart in Vlaanderen is berekend met EMMOSS 3.2. De methodologie wordt bij VMM in 2023 vervangen door een nieuw model (op basis van AIS data per jaar).

De uitstoot van binnenschepen (EMMOSS 3.2) :

Tabel 74: emissie NO_x, VOS, CO, PM2.5 en CO_2 door binnenvaart in Vlaanderen (ton/jaar)

Jaar	NO_x (ton)	VOS (ton)	CO (ton)	PM2.5 (ton)	CO_2 (ton)
2010	3137	127	593	95	212629
2011	3307	130	616	99	226750
2012	3205	122	591	95	223017
2013	2951	109	540	86	208830
2014	2872	103	523	83	207054
2015	2821	99	512	80	207418
2016	2859	97	518	81	214549
2017	2801	93	508	78	214455
2018	2749	89	499	76	214530
2019	2622	83	477	71	208257
2020	2556	80	466	69	206765
2021	2664	83	487	71	221186

7.1.4 Uitstoot naar de lucht door cruiseschepen in havens

Cruiseschepen in Vlaanderen stootten in 2019 naar schatting 10.839 ton CO_2 uit tijdens hun bezoek aan de havens van Oostende, Antwerpen, Zeebrugge en Gent. 11% daarvan werd gegenereerd door riviercruiseschepen, op basis van het worst case scenario waarbij geen walstroom werd gebruikt.

De haven van Brussel werd niet mee opgenomen in deze berekening.

7.2 Afvalafgifte door cruiseschepen in Vlaanderen in 2019

7.2.1 Inleiding

Volgens Klein (2011) zijn een aantal afvalstromen zoals bilgewater en ballastwater eigen aan de gehele zeescheepvaart. Daarnaast produceren cruiseschepen echter afvalstromen in grotere hoeveelheden zoals zwart water (toiletwater), grijs water (onder andere van douches, spoelen en wassen), vast afval (waaronder etensresten) en gassen en assen door verbranding van afval aan boord.

Globaal gezien vormen cruiseschepen 1% van alle zeescheepvaart. Toch blijkt volgens Copeland (2008) dat cruisetoerisme 24% van de totale hoeveelheid afval van de zeescheepvaart genereert. De productie van vast afval van een zeecruiseschip met gemiddeld 3.000 passagiers aan boord zou zo'n 50 tot 70 ton per week bedragen, oftewel 2,3 tot 3,3 kg per dag per passagier (Meesters et al., 2019). Nog volgens deze onderzoekers zou 75 tot 85% van het afval aan boord verbrand worden op de grootste schepen. Moderne schepen voeren een groot deel van de afvalverwerking uit op het schip zelf met het doel de hoeveelheid afval te verkleinen om daarna te lozen of af te geven aan wal. Daarnaast produceert een zeecruisepassagier gemiddeld tussen de 120 en 300 liter grijs water en zo'n 26 liter zwart water per dag (Klein, 2011).

De lozing van afval is ondergebracht in het Internationale verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, gekend als MARPOL. Dit verdrag reguleert verontreiniging veroorzaakt door het operationeel lozen van stoffen die gegenereerd worden door de normale bedrijfsvoering op schepen, zoals ladingsresten (Bijlagen I en II), resten van brandstoffen en smeerolie (Bijlage I), afvalwater (Bijlage IV), vuilnis (Bijlage V) en luchtverontreiniging (Bijlage VI). Behalve een algeheel verbod op het lozen van kunststoffen (Bijlage V), is lozing meestal toegestaan onder bepaalde voorwaarden. Zo mag binnen de 3 zeemijl[13] niet geloosd worden en kan tussen 3 en 12 zeemijl uit de kust geloosd worden mits er gebruik is gemaakt van een goedgekeurd sanitair afbreek- en ontsmettingssysteem (Helpdesk Water, Rijksoverheid Nederland, 2022). Onbehandeld grijs water mag geloosd worden vanaf 12 zeemijlen uit de kust, zwart water mag geloosd worden in internationale wateren, vanaf 200 zeemijlen uit de kust (Epler Wood, 2017).

Over afvalproductie en -afgifte door riviercruiseschepen zijn minder studies gepubliceerd, al zijn wel een aantal inschattingen terug te vinden. Voor afval gegenereerd door binnenvaart werd een afvalbeheersplan opgesteld die uitvoering geeft aan de richtlijnen binnen het CDNI-Verdrag. Hierin zijn drie soorten afval beschreven. Het gaat om olie- en vethoudend scheepsafval, afval van de lading en over scheepsbedrijfsafval.

Uit onderzoek van van Klink et al. (2022) blijkt dat afvalafgifte in riviercruisehavens een weinig transparant gegeven is, zowel voor passagier, rederij als haven. Zo zouden bemanningsleden aan boord het afval dat zij produceren sorteren. Bij passagiers blijkt dat niet het geval te zijn door plaatsgebrek in de kajuiten waardoor meerdere vuilbakjes plaatsen niet mogelijk is. Hoewel afval aan boord toch vaak wordt gescheiden, blijkt gescheiden afgifte in de haven zelf niet altijd mogelijk. Afgifte dient voor een riviercruiseschip elke twee à drie dagen te gebeuren. Er zijn geen gegevens bekend over de afvalproductie per passagier aan boord van een riviercruiseschip.

Volgens Vermij, H. en De Vries, K. (2020) produceert een riviercruisepassagier zo'n 70 liter afvalwater per dag. Moderne schepen zijn uitgerust met een systeem dat water zuivert van organisch materiaal en nutriënten. Volgens artikel 77 van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI-Verdrag) mogen schepen met minder dan 50 passagiers aan boord afvalwater zonder behandeling lozen in de rivier. Voor schepen boven de 50 passagiers kan dit indien zij beschikken over een waterzuiveringssysteem dat functioneert volgens de vereiste normen. Schepen met meer dan 50 passagiers en zonder waterzuivering dienen afvalwater op te slaan in een tank (van Klink et al. 2022).

[13] 1 zeemijl = 1.852 kilometer

7.2.2 Afvalafgifte door zeecruiseschepen in Vlaanderen

Uit gesprekken met havendiensten en havenagenten blijkt dat de afvalafgifte in de haven van Zeebrugge zich beperkt tot de categorieën Marpol I (oliehoudend afval) en Marpol V (huishoudelijk afval). Bovendien blijkt afval van boord halen in deze haven moeilijk wegens het feit dat de bouw van een heel aantal cruiseschepen niet afgestemd is op de getijdeverschillen, waardoor de 'shell door' zich vaak onder de kaaimuur bevindt.

In de haven van Oostende werd in 2019 gewerkt met een vaste bijdrage voor afvalafgifte tussen 110 en 180 euro per schip, afhankelijk van de tonnenmaat. Uit Antwerpen zijn geen gegevens over afvalafgifte door zeecruiseschepen bekend.

Sinds 2022 beschikken alle havens over een nieuw afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, oftewel 'afvalbeheersplan', in het kader van Europese richtlijn 2019/883 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van zeeschepen. Volgens deze richtlijnen moet elke haven zorgen voor adequate ontvangstvoorzieningen. Elke zeeschip dient het soort en de hoeveelheid afval dat moet worden afgegeven tijdig melden. Alle schepen die een haven aanlopen moeten hun afval afgeven tenzij er voldoende opslagcapaciteit aan boord is om al het afval op te slaan tot een volgende haven (Port of Antwerp, 2022). De aanmelding van afval verloopt of zal verlopen via digitale platformen.

7.2.3 Afvalafgifte door riviercruiseschepen in Vlaanderen

Afvalafgifte in elke haven is geen verplichting voor riviercruiseschepen. De ontvangst van afval van riviercruiseschepen gebeurt op verschillende manieren, zo blijkt uit gesprekken met de havendiensten. Voor afgifte in Gent en Antwerpen nemen rederijen zelf contact op met een afvalophaler. In de haven van Brussel dienen rederijen op voorhand te laten weten hoeveel en welke soort afval afgegeven zal worden. De afgifte wordt gefactureerd door de haven zelf. Afgezien van de schepen die in 2019 in Brussel aanmeerden zijn geen gegevens beschikbaar.

In totaal werd in de haven van Brussel 12.620 kilogram afval afgegeven tijdens 23 aanlopen. In 31% van alle aanlopen werd dus afval afgegeven, het vaakst door schepen die een cruisereis beëindigden en weer begonnen in Brussel. De gemiddelde afgifte bedroeg 549 kilogram per aanloop.

KORT

- Onderzoek van de Vlaamse Milieumaatschappij wees uit dat zeecruiseschepen die in Vlaanderen aanmeerden in 2019 samen **9.613 ton CO_2** uitstootten tijdens het liggen aan de kade en het manoeuvreren. De afstand die tijdens de cruisereis werd afgelegd binnen de territoriale wateren en de binnenwateren werd niet opgenomen in deze oefening.
- Schepen die aanmeerden in Zeebrugge zijn verantwoordelijk voor **86%** van de uitstoot van CO_2, terwijl in Zeebrugge 78% van alle aanlopen van zeecruises werd geregistreerd. De grootte van het schip en het aantal hotel- en entertainment faciliteiten dat van energie moet worden voorzien speelt daarin een rol. In Antwerpen werd **13%** van alle uitstoot van CO_2 geproduceerd.
- Per haven is een verschil in uitstoot per schip te zien. De gemiddelde uitstoot van een schip dat aanmeert in Zeebrugge bedraagt naar schatting 55 ton CO_2. Een schip dat aanmeert in Oostende genereert gemiddeld 11 ton CO_2.
- In totaal werd in 2019 ook **173 ton stikstofoxide, 8,48 ton aan vluchtige organische stoffen, 22 ton koolstofmonoxide en 5,36 ton fijn stof PM 2.5** gegenereerd door zeecruiseschepen.
- Hoewel zeecruiseschepen maar 0,61% van het geheel van zeescheepvaart in Vlaanderen uitmaken zijn ze wel verantwoordelijk voor **2 tot 4% van de totale uitstoot van de zeescheepvaart**. Dit kan verklaard worden door de hoge vraag naar energie om hotel- en entertainmentfaciliteiten draaiende te houden terwijl het schip aan de kade ligt.
- Uit onderzoek blijkt dat de grootte van het schip een invloed heeft op de uitstoot. Schepen met een beperkte tonnenmaat stoten minder uit dan cruiseschepen van het grootste formaat. Ook schepen met nieuwere technologie om uitstoot op te vangen hebben een kleinere impact tegenover oudere schepen.

- → Riviercruiseschepen die in 2019 aanmeerden in Antwerpen en Gent stootten naar schatting **1.226 ton CO_2** uit, volgens een worst case scenario waarbij geen walstroom gebruikt werd. De gemiddelde uitstoot bedroeg in Gent 1,13 ton per schip. In Antwerpen was dat 1,2 ton. Vermoedelijk heeft het bouwjaar van het schip ook hier een invloed op de uitstoot.
- → In totaal hebben cruiseschepen naar schatting **10.839 ton CO_2** uitgestoten in 2019 in Vlaanderen. 89% daarvan werd gegenereerd door zeecruiseschepen.
- → Afvalafgifte is voor zeeschepen verplicht tenzij men kan aantonen over voldoende laadruimte te beschikken om afval bij te houden tot in een volgende haven. Volgens onderzoek wordt per zeecruisepassagier **2,3 tot 3,3 kilogram per dag** geproduceerd.
- → Bij 31% van alle aanlopen van riviercruiseschepen in Brussel werd afvalafgifte geregistreerd, voornamelijk van schepen die een reis beëindigden en weer begonnen in deze haven. Gemiddeld werd **549 kilogram** afval afgegeven.

8 Conclusies

De beleidsnota voor toerisme 2019-2024 beschrijft de intentie de meerwaarde van zee- en riviercruises te onderzoeken. Daarom zette Toerisme Vlaanderen vanaf 2020 een studie op die de eigenschappen en de impact van beide cruisevormen in detail bestudeert, in samenwerking met de steden en havenautoriteiten van Antwerpen, Brugge/Zeebrugge, Brussel, Gent en Oostende en met tal van Vlaamse Agentschappen.

Deze studie heeft als doel voldoende kennis over de kenmerken en de impact van cruises te genereren die Toerisme Vlaanderen kan aanwenden om gericht advies te geven over de verdere evolutie in cruisetoerisme en om voorwaarden voor duurzame ontwikkeling te detecteren.

8.1 Kenmerken van schepen en rederijen

Uit analyse van gegevens aangeleverd door havenautoriteiten, Vlaamse en stedelijke overheidsdiensten en private ondernemers werd informatie vergaard over de evolutie van het aantal **aanlopen, ligdagen en passagiers van zee- en riviercruiseschepen**. Daaruit blijkt dat het aantal aanlopen van zeecruiseschepen steeg van 76 in 2005 naar 192 in 2019, met een gemiddelde jaarlijkse groei van 8% per jaar. Binnen het grotere geheel is zeecruisetoerisme goed voor 0,61% van alle zeescheepvaart in Vlaanderen. Bij de riviercruises werd een gemiddelde jaarlijkse groei van **aanlopen** opgetekend van 8% met 416 schepen in 2005 tot 1.302 schepen in 2019.

Wegens de Covid-19 pandemie daalde het aantal aanlopen drastisch in 2020. In 2022 werd wel opnieuw een duidelijke stijging van het aantal aanlopen waargenomen.

Slechts 15% van alle aanlopen is een zeecruiseschip maar deze vorm van cruisetoerisme is wel verantwoordelijk voor 77% van alle cruisepassagiers. Van alle zeecruise aanlopen heeft 78% Zeebrugge als bestemming. 65% van de riviercruises komt langs in naar Antwerpen.

Een zeecruiseschip blijft gemiddeld 1,1 dag in Vlaanderen en komen het vaakst langs op een woensdag. Riviercruiseschepen blijven 1,7 dag aan de kade liggen, met maandag en dinsdag als populairste dagen. Een groot deel van de aanlopen van zeecruisetoerisme vindt plaats in mei, juni, augustus en september. Voor de riviercruises is april de drukste maand, gerelateerd aan de tulpenbloei in Nederland.

Samen met het aantal aanlopen steeg ook het aantal **passagiers**, tot 398.565 zeecruisepassagiers en 121.054 riviercruisepassagiers in 2019. Het aantal cruisepassagiers per zeeschip steeg tussen 2005 en 2019 aanzienlijk van gemiddeld 892 naar 2.076 passagiers. Er vaart ook heel wat bemanning mee. Gemiddeld 750 personen bij zeecruises en 148 bij riviercruises. Het aandeel cruisetoeristen op het geheel van bezoekers in de steden is eerder beperkt. 3% van de bezoekers in Brugge is een cruisetoerist. In Antwerpen is dat 1%.

In 2019 kwamen 30 verschillende **zeecruiserederijen** naar Vlaanderen. Schepen van Aida, P&O Cruises en Fred Olsen Cruise Line meerden het vaakst aan. Van de 41 verschillende **riviercruiserederijen** kwamen de schepen van Phoenix Reisen en A-Rosa het vaakst langs, samen met een grote groep van motorpassagiersschepen.

Zeecruiseschepen in Vlaanderen hebben een gemiddelde **tonnenmaat** van 76.776 GT maar er zijn enkele opmerkelijke verschillen per haven. In Zeebrugge heeft een schip een gemiddelde tonnenmaat van 90.294 GT. Een schip in deze haven is zo'n 269 meter lang en telt gemiddeld 1.130 hutten. In Oostende heeft een schip een tonnenmaat van ongeveer 10.514 GT en een gemiddelde lengte van 124 meter. Schepen in Oostende hebben zo'n 133 hutten aan boord. Een riviercruiseschip heeft een gemiddelde tonnenmaat van 3.000 GT en een lengte van zo'n 107 meter. De grootste riviercruiseschepen hebben gemiddeld 67 hutten aan boord.

75% van alle zeecruisepassagiers komt naar Vlaanderen met een schip uit het **mass marketsegment**. 22% komt uit het luxe- en premiumsegment. Bij de riviercruisepassagiers komt 33% vanuit het budgetsegment en 54% uit middenklasse- en luxesegment. De overige passagiers zijn ondergebracht in de categorie 'onbekend'.

De segmenten van de schepen kunnen in verband gebracht worden met de kenmerken van de cruiseschepen. Zo valt op dat schepen uit het luxesegment het meest recent gebouwd werden. Zeecruiseschepen uit deze klasse hebben gemiddeld de kleinste tonnenmaat.

Voor 2021 werden zo'n 140 verschillende **zeecruiseprogramma's** geregistreerd met ten minste één bestemming in Vlaanderen. Het grootste deel begon en eindigde in Southampton of Amsterdam. Ook werden 79 verschillende riviercruisereizen gevonden met een stop in Vlaanderen, georganiseerd door 21 verschillende rederijen. Het grootste deel daarvan begint en eindigt in Amsterdam.

In 56% van de gevallen is Brugge de bestemming of een van de bestemmingen tijdens de **excursie** aangeboden door zeecruiserederijen. Bij de riviercruiserederijen heeft 37% van alle excursies Antwerpen als bestemming, gevolgd door Gent (21%).

8.2 Kenmerken van cruisepassagiers

Riviercruisepassagiers hebben gemiddeld een hogere **leeftijd** (65 jaar) dan zeecruisepassagiers. 66% van de bevraagde riviercruisepassagiers is met pensioen.

64% van de passagiers **reist met twee**. Riviercruisepassagiers reizen zelden met kinderen maar iets vaker met vrienden. Wellicht door hogere leeftijd reizen ook iets meer mensen met een beperking mee binnen dit type cruise. 13% van de zeecruisepassagiers reist wel met **kinderen**, vrijwel altijd binnen het Mass marketsegment.

Ruim de helft van de cruisepassagiers komt uit buurland **Duitsland**. 27% van de riviercruisepassagiers komt uit de **USA**. Een groot deel van de cruisepassagier is een **herhaalreiziger** en heeft al eerder een cruisereis ondernomen.

8.3 De sociale, economische en ecologische impact van cruisetoerisme in Vlaanderen

8.3.1 Sociale impact

Uit de **bevraging van bewoners** in Antwerpen, Gent en Brugge blijkt dat de **wens voor minder cruisetoeristen** significant stijgt in 2019 in vergelijking met 2017, en dit voor alle steden. Net zoals in eerdere bewonersstudies geeft een groot deel van de respondenten aan minder cruisetoeristen te willen in zijn of haar stad. Bewoners uit alle steden zijn minder tolerant ten opzichte van cruisetoeristen dan tegenover andere types toeristen.

De **algemene perceptie** op cruisetoerisme is in Gent, Antwerpen en Brugge eerder negatief. Cruisetoerisme wordt bijvoorbeeld aanzien als een oorzaak van drukte hoewel het aandeel cruisetoeristen binnen het geheel van toeristen in deze steden beperkt is.

In Brugge speelt het gevoel van **drukte** door cruisetoerisme een belangrijke rol. Deze groep is overigens kritischer in alle voorgelegde stellingen. Bruggelingen menen ook vaker dan andere bewoners cruisetoeristen te herkennen op straat.

In alle steden geeft telkens meer dan de helft van de bewoners aan dat cruisetoerisme volgens hen een **negatieve ecologische impact** heeft op hun stad.

Uit de **bevraging van cruisepassagiers** blijkt dat de bestemming van de uitstap die men in Vlaanderen deed vaak geen reden vormt voor het reserveren van de cruise.

De **gemiddelde tijd die een cruisepassagier doorbrengt aan wal** bedraagt net geen 5 uur. Binnen deze tijd wordt ook de verplaatsing van schip naar bestemming van de uitstap meegerekend.

Er bestaan een aantal belangrijke verschillen tussen de segmenten van cruisepassagiers wat betreft de **activiteiten** aan wal. Voor de zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment is het bezoeken van monumenten, kerken, musea of attracties de belangrijkste activiteit. Voor de passagiers uit het Mass marketsegment is dat shoppen. Er wordt voornamelijk chocolade, bier en souvenirs aangekocht. Bezoek aan monumenten, attracties en musea is de belangrijkste activiteit van riviercruisetoeristen. 30% van de riviercruisetoeristen nam deel aan begeleide wandelingen en rondritten, bijna altijd georganiseerd door de rederij.

Gemiddeld 5 tot 10% van alle passagiers **blijft aan boord**. Een uitstap vindt het vaakst plaats in de buurt van de plek waar men aanmeert. Zeecruisepassagiers ondernemen vaker een uitstap op eigen houtje.

Zeecruisepassagiers zijn het meest tevreden over hun **ontvangst** in de haven. Riviercruisepassagiers geven de hoogste score aan de **vriendelijkheid** en **gastvrijheid** van de bevolking. Beide groepen zijn wel het meest kritisch over de **prijs-kwaliteitverhouding**. 31% van de zeecruisepassagiers vindt het op bepaalde plaatsen van de bestemming te **druk**.

8.3.2 Economische impact

In 2019 werd naar schatting **€25.612.143** uitgegeven in Vlaanderen door rederijen, passagiers en bemanningsleden. 73% daarvan werd gegenereerd door de uitgaven van cruisepassagiers, 22% door de rederijen en 5% door bemanningsleden.

74% van alle uitgaven van 2019 kan in verband gebracht worden met de haven van Zeebrugge. Nagenoeg de helft (49%) van alle uitgaven die rederijen deden in 2019 bestaat uit **havenrechten** betaald aan de haven van Zeebrugge.

Een riviercruisepassagier gaf in 2022 gemiddeld **€38** uit tijdens een bezoek aan Vlaanderen. Voor een zeecruisepassagier is dat **€41.** Een belangrijk deel van die uitgaven wordt besteed aan shoppen, eten en drinken. Ter vergelijking, een verblijfstoerist geeft gemiddeld €176 uit per dag, accommodatie inbegrepen. Voor dagtoeristen in Antwerpen, Brugge en Gent is dat respectievelijk €56, €75 en €81.

Er bestaan significante verschillen in uitgaven per **segment**. De uitgaven van passagiers uit de twee duurste segmenten liggen veel hoger dan van passagiers uit het budgetsegment, zowel binnen zee- als riviercruises.

Een zeecruiserederij gaf in 2019 zo'n **€25,8 per excursiepakket** uit in Vlaanderen. Net geen 60% daarvan wordt uitgegeven aan de verhuur van autocars voor het vervoer van de excursionisten. Een riviercruiserederij gaf in 2019 naar schatting **€17 uit per excursiepakket**. 68% daarvan wordt uitgegeven aan gidsen. Slechts een klein deel gaat hier naar vervoer.

Alle uitgaven in acht genomen bracht een zeecruiseschip in 2019 gemiddeld **€109.557** op, oftewel **€53** per passagier. Voor een riviercruiseschip was dat **€4.124** oftewel **€38** per riviercruisepassagier.

8.3.3 Ecologische impact

Uit onderzoek blijkt dat de CO_2 uitstoot per passagierskilometer van een zeecruiseschip gemiddeld hoger is dan die van vliegtuig, wagen, bus of trein, al is de vergelijking tussen deze vervoersmodi niet evident omwille van de specifieke kenmerken van een cruiseschip

Onderzoek van de Vlaamse Milieumaatschappij wees uit dat zeecruiseschepen die in Vlaanderen aanmeerden in 2019 samen **9.613 ton CO_2** uitstootten tijdens het liggen aan de kade en het manoeuvreren, oftewel gemiddeld 50 ton CO_2 per zeecruiseschip. De gemiddelde uitstoot per schip verschilt wel per haven. In Zeebrugge stootte een zeecruiseschip naar schatting gemiddeld 55 ton CO_2 uit. In Oostende was dat 11 ton CO_2.

Zeecruiseschepen die aanmeerden in Zeebrugge zijn verantwoordelijk voor **86%** van de uitstoot van CO_2, terwijl in Zeebrugge 78% van alle aanlopen van zeecruises werd geregistreerd. In Antwerpen werd **13%** van alle uitstoot van CO_2 geproduceerd.

In totaal werd in 2019 ook 173 ton stikstofoxide, 8,48 ton aan vluchtige organische stoffen, 22 ton koolstofmonoxide en 0,36 ton fijn stof PM 2.5 gegenereerd door zeecruiseschepen.

Hoewel zeecruiseschepen maar 0,61% van het geheel van zeescheepvaart in Vlaanderen uitmaken zijn ze wel verantwoordelijk voor **2 tot 4% van de totale uitstoot van de zeescheepvaart**. Dit kan verklaard worden door de hoge vraag naar energie om hotel- en entertainmentfaciliteiten draaiende te houden terwijl het schip aan de kade ligt. Schepen met een beperkte tonnenmaat stoten minder uit dan cruiseschepen van het grootste formaat. Ook schepen met nieuwere technologie om uitstoot op te vangen hebben een kleinere impact tegenover oudere schepen (Simonsen et al., 2019)

Nog uit onderzoek van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt dat riviercruiseschepen die in 2019 Antwerpen en Gent bezochten naar schatting **1.226 ton CO_2** gegenereerd hebben tijdens het liggen aan de kade, volgens het worst case scenario waarbij geen walstroom werd gebruikt. Een riviercruiseschip stoot **gemiddeld 1,1 ton CO_2** uit tijdens een bezoek aan een van deze steden.

Afvalafgifte is voor zeeschepen verplicht tenzij men kan aantonen over voldoende laadruimte te beschikken om afval bij te houden tot in een volgende haven. Volgens onderzoek wordt per zeecruisepassagier **2,3 tot 3,3 kilogram per dag** geproduceerd.

Voor riviercruiseschepen geldt geen verplichting tot afvalafgifte. Bij 31% van alle aanlopen van riviercruiseschepen in Brussel werd afvalafgifte geregistreerd, voornamelijk van schepen die een reis beëindigden en weer begonnen in deze haven. Gemiddeld werd **549 kilogram** afval afgegeven per afgifte.

9 Discussie

9.1 Beperkingen van het onderzoek en aanbevelingen tot vervolgonderzoek

In dit onderzoek werd een waaier van datasets naast elkaar gelegd. Dat vraagt om een kritische reflectie.

Gegevens over aanlopen, passagiers en ligdagen werden voor de periode 2005-2022 in het netwerk op verscheidene manieren geregistreerd. Zo werd bijvoorbeeld niet altijd het exacte aantal passagiers weergegeven maar het maximum aantal passagiers. Dat betekent dat de evolutie van 2005 tot 2022 wellicht een overschatting is van het aantal passagiers. Voor 2019 werd wel een inschatting gemaakt van het effectieve aantal passagiers aangezien voor dit jaar gegevens per schip beschikbaar waren. Verder is het mogelijk dat in de analyse van de aanlopen toch een aantal schepen werden opgenomen die niet vallen binnen de scope van dit onderzoek (dagtochten, schepen van scheepvaartscholen…).

De berekening van de economische impact door rederijen gebeurde op basis van data van havendiensten, het Loodswezen en havenagenten. De diensten van andere leveranciers die rechtstreeks contact onderhouden met de rederijen zijn niet in rekening gebracht. Vermoedelijk liggen vooral de uitgaven van riviercruiserederijen hoger dan ingeschat.

De berekening van uitstoot van cruiseschepen volgens een nieuw model op basis van AIS data per jaar zou wellicht ook in deze context meer verfijnde gegevens opleveren. De ecologische impact van cruiseschepen gaat verder dan uitstoot van broeikasgassen en productie van vast en vloeibaar afval. Andere zaken zoals de impact van geluid door scheepsmotoren op de leefomgeving onder en boven water, de materiële voetafdruk van de bouw en de operationele werking van schepen en andere effecten zijn niet in deze studie opgenomen.

De bevraging van cruisepassagiers leverde onvoldoende resultaat op om uitspraken te doen over het type vervoer dat gebruikt werd tijdens de uitstap. Vervolgonderzoek is nodig indien de nood bestaat om dit transport verder in kaart te brengen.

Voor de inschatting van afval afgegeven in de havens werden onvoldoende gegevens verzameld om uitspraken te doen voor alle schepen van 2019. De berekening van de uitstoot van broeikasgassen doet in dit onderzoek geen uitspraak over de afstand die schepen afleggen op binnenwateren en binnen de territoriale wateren van België (en buiten België).

Vervolgonderzoek kan gericht worden naar het verzamelen van preciezere gegevens over rechtstreekse leveranciers van rederijen, afvalafgifte in de havens, uitstoot van broeikasgassen tijdens de reis naar de haven en bijkomende ecologische impact veroorzaakt door schepen.

Het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft aan dat veiligheid binnen de riviercruisesector een aspect is dat ook aandacht vereist. Dit aspect maakt geen deel uit van de studie van Toerisme Vlaanderen. Toch is er volgens dit departement nood aan een verbetering van het toezicht op de riviercruisevaart en de aanscherping van de bekwaamheidseisen voor bemanning van riviercruiseschepen in het Scheldegebied. Het departement werkte hiervoor een aantal aanbevelingen uit.

9.2 Discussie over de resultaten

De resultaten van dit onderzoek over kenmerken en impact van cruisetoerisme kunnen verder met elkaar in verband worden gebracht. Sociale, economische en ecologische impact zijn onderling geen alleenstaande gegevens.

Uit de analyse van de schepen die in 2019 aanmeerden bleek dat 75% van alle zeecruisepassagiers uit het mass marketsegment komt. De zeecruiseschepen binnen dit segment hebben gemiddeld de grootste tonnenmaat en het grootst aantal hutten aan boord. Schepen uit het luxesegment blijken een kleinere tonnenmaat en minder hutten aan boord te hebben. Bovendien zijn ze gemiddeld het meest recent gebouwd. 33% van de riviercruisepassagiers komt uit het budgetsegment. Ook voor de riviercruiseschepen geldt, hoe hoger de klasse, hoe recenter het bouwjaar van het schip. Deze kenmerken kunnen verder gelinkt worden aan de sociale, economische en ecologische impact van cruisetoerisme in Vlaanderen.

Volgens Simonsen et al. (2019) wordt de uitstoot van cruiseschepen beïnvloed door het bouwjaar van een schip en de tonnenmaat. Ook het aantal faciliteiten aan boord spelen een rol. Hoe ouder, hoe groter de tonnenmaat en hoe meer faciliteiten aan boord die energie vragen tijdens de periode in de haven, hoe groter de uitstoot van een schip. Kleinere en nieuwere schepen hebben een lagere vraag naar energie en hebben bovendien nieuwere technologie aan boord om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

De grootste schepen hebben gemiddeld het hoogst aantal passagiers aan boord en meren voornamelijk aan in de haven van Zeebrugge. De perceptie van bewoners over cruisetoeristen en cruiseschepen is eerder negatief. De resultaten van het bewonersonderzoek tonen aan dat bijna de helft van de respondenten minder cruisetoeristen wil ontvangen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat ze het door cruisetoerisme te druk is in hun stad (voornamelijk in Brugge).

Zeecruisepassagiers uit het mass marketsegment zijn het grootst in aantal maar geven gemiddeld het minst uit. Het bezoeken van monumenten, kerken, musea en attracties komt als activiteit op de derde plaats, na shoppen en eten en drinken. Zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment komen in kleinere groepen naar Vlaanderen met kleinere, meer recent gebouwde schepen met een lagere uitstoot van broeikasgassen. Ze besteden meer in de bestemming zelf maar beleven in de eerste plaats een culturele activiteit. Een cultureel bezoek komt bij alle riviercruisepassagiers op de eerste plaats. Ook de passagiers uit de twee hoogste klassen geven opmerkelijk meer uit in de bestemming zelf. Het algemene belang van de bestemming van de uitstap voor het reserveren van de cruise blijkt wel voor alle passagiers eerder laag te zijn.

Gezien de relatie tussen de kenmerken van de schepen, de segmenten, de uitgaven en het gedrag van passagiers, de uitstoot van broeikasgassen en de perceptie van inwoners is het erg belangrijk om een kader te creëren waarin rekening wordt gehouden met elk van deze factoren.

10 Aanbevelingen

Dit onderzoek werd opgezet door Toerisme Vlaanderen om meer kennis te vergaren over de kenmerken en de impact van cruisetoerisme in Vlaanderen en daardoor gericht advies te geven én actie te ondernemen over de verdere evolutie ervan. In dit hoofdstuk worden een aantal aanbevelingen geformuleerd omtrent de toekomst van cruisetoerisme.

Dit zijn **algemene aanbevelingen** voor Vlaanderen. Het is aan elke stad/haven waar cruiseschepen aanmeren om op basis van de resultaten van deze studie, de algemene aanbevelingen en eigen noden en kennis de **lokale aanbevelingen** voor cruisetoerisme uit te tekenen. Deze aanbevelingen moeten dan ook tesamen gelezen worden, aangezien ze op elkaar inwerken. Daarnaast dienen deze aanbevelingen in te passen in maatregelen die genomen worden in het kader van andere vormen van toerisme dan cruises.

Vanuit internationaal onderzoek naar de impact van cruisetoerisme wordt aangeraden om nationale, regionale of havenspecifieke beleidsmaatregelen te nemen, aanvullend op internationale richtlijnen (Simonsen et al., 2019). Nationale of regionale wetgeving zou zelfs aan belang winnen gezien er tal van mogelijkheden bestaan voor overheden om voorwaarden te creëren voor cruiseschepen die hun nationale wateren bevaren.

In de studie van Simonsen wordt als voorbeeld het kader van voorwaarden aangehaald dat door Noorwegen werd gecreëerd op het moment van onderzoek. Zo stelde de Noorse regering in 2019 een pakket van drie maatregelen voor. Ten eerste wordt het aantal passagiers en/of schepen in een aantal havens beperkt. Daarnaast worden enkel nog emissievrije (en dus nieuwere) schepen toegelaten van zodra dit mogelijk is maar ten laatste in 2026. Ten slotte dienen havens via een gezamenlijke Environmental Port Index (EPI) emissies in de haven te rapporteren. Daarnaast beschrijft onderzoek nog andere mogelijkheden, zoals het beperken van de snelheid van schepen tijdens het varen, aangezien ook snelheid een belangrijke impact heeft op het brandstofverbruik (Bouman et al. 2017; Simonsen et al. 2019).

Ook het Nederlandse Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) beschrijft in zijn Koersdocument 'Op weg naar klimaatneutraal toerisme' (2022) de noodzaak om de toekomst van cruisetoerisme op te volgen en een richting te geven om te voorkomen dat deze vorm van toerisme een blinde vlek vormt. Zo geeft NBTC aan dat overheden eisen kunnen stellen aan de maximale uitstoot van zeecruiseschepen, zowel onderweg als tijdens het aanmeren. Het bijhorende CO_2 plafond handhaven en een richtlijn instellen voor een maximum aantal schepen behoren volgens NBTC eveneens tot de mogelijkheden.

Aanbevelingen omtrent ecologische impact

Zoals aangetoond door Simonsen et al. (2019) wordt de energiebehoefte en uitstoot van cruiseschepen beïnvloed door de grootte, leeftijd en het aantal hotelfaciliteiten aan boord. De grootste schepen met een groot aantal hotelfuncties veroorzaken de hoogste uitstoot.

Recente verplichtingen op Europees niveau in het kader van het Fit for 55 pakket zullen ervoor zorgen dat de uitstoot van cruiseschepen, zeker eens aangemeerd, de komende jaren zal verminderen. Toch is het van belang om bijkomende voorwaarden te implementeren omtrent bijvoorbeeld aanwezige technologie om uitstoot te verminderen, de grootte van het schip en het bouwjaar ervan.

Maatregelen om de ecologische impact te verkleinen zouden ook een invloed kunnen hebben op de economische en sociale impact van cruisetoerisme.

Aanbevelingen omtrent spreiding en quota

Om de druk op de stadskernen en de draagkracht voor deze plekken en de bewoners op een leefbaar niveau te houden, is het nodig om keuzes te maken met betrekking tot de spreiding van cruises in de week en in het jaar en eventuele maximale aantallen. De cruiseschepen kennen hun piek vooral in april/mei en augustus/september, de zogenoemde schoudermaanden. Het aanmeermoment van cruiseschepen goed kiezen, kan zorgen voor een spreiding van de toeristen en op deze manier zorgen voor een meerwaarde voor zowel bewoners, bezoekers, ondernemers en de stad zelf. De negatieve impact van de toestroom van cruise passagiers op een woensdag is minder groot dan bijvoorbeeld op een zaterdag. Daarnaast raden we de lokale steden en havens aan om maximale aantallen te zetten op het aantal cruise passagiers dat een stad op dag- én weekbasis kan bezoeken. Deze aanbeveling kan gekoppeld worden aan het aantrekken van specifieke segmenten van cruises.

Segmenten

Op basis van de specifieke kenmerken en hun economische, ecologische en sociale impact, is een keuze voor zeecruises van het luxury en premium segment aangewezen. Bij de riviercruises is dit het luxe en middenklasse segment. Schepen uit deze segmenten zijn veelal recenter gebouwd en hebben nieuwere technologie aan boord. Zeecruiseschepen uit het luxesegment zijn bovendien kleiner. De combinatie van deze elementen zorgt voor een lagere uitstoot van broeikasgassen.

Bovendien vervoeren zeecruiserederijen binnen de luxeklasse minder passagiers. Het gaat dus telkens om kleinere groepen van bezoekers die een bestemming op hetzelfde moment bezoeken. Zeecruisepassagiers uit het luxe- en premiumsegment bezoeken ook vaker een museum, attractie, kerk of monument en besteden meer in de bestemming zelf dan passagiers uit het mass marketsegment. Ook riviercruisepassagiers uit de twee hogere segmenten doen hogere uitgaven in de bestemming die ze bezoeken.

Een keuze voor segmenten kan mogelijk leiden naar een lagere ecologische en sociale impact, met oog voor economische impact en de bezienswaardigheden van een bestemming zelf. Deze keuze leidt ook tot een gerichte marketingaanpak naar de juiste intermediairen en doelgroepen.

Middelen

Steden en havens genereren aanzienlijke inkomsten uit de cruise activiteiten. In het kader van de verduurzaming van de cruise activiteiten en het mitigeren van de impact op de bestemming en de lokale gemeenschap, vloeit een deel van de haveninkomsten best terug naar de lokale bestemming.

Monitoring en overleg

De Europese regelgeving als onderdeel van het Fit for 55 pakket en de invoering van andere maatregelen brengen de komende jaren mogelijk een continue verandering in de impact van cruisetoerisme teweeg. Het is van belang op geregelde tijdstippen het huidige inzicht in cruisetoerisme in Vlaanderen bij te stellen en evoluties te detecteren, ten minste aan de hand van volgende indicatoren:

- Aantal aanlopen van zee- en riviercruiseschepen per haven per jaar en per maand
- Aantal passagiers van zee- en riviercruiseschepen per haven per jaar en per maand
- Uitstoot van zee- en riviercruiseschepen per haven per twee jaar
- Andere indicatoren die nauw aansluiten bij de genomen maatregelen

Deze monitoring dient te gebeuren in samenwerking met de havens die deel uitmaken van dit onderzoek en met de bevoegde overheidsdiensten van de Vlaamse overheid en vormt mee de basis voor regelmatig overleg over de ontwikkeling van cruisetoerisme.

11 Bronnen

- Artal-Tur, A., Navarro-Azorín, J.M. & Ramos-Parreño, J.M. (2019) Estimating the impact of cruise tourism through regional input–output tables, *Anatolia*, 30:2, 235-245, DOI: 10.1080/13032917.2018.1519209
- Artes. (2020). *Cruiseterminal Antwerpen. Herlocalisatie van de cruiseterminal.* https://artesgroup.be/referenties/cruiseterminal
- Berlitz Publishing. (2018). *Berlitz River Cruising in Europe & the USA*. Berlitz Travel.
- Bilbao Port. (2020). *Cruises.* Bilbao Port. https://www.bilbaoport.eus/en/the-port/cruises/
- Bordeaux Tourisme & Congrès. (2020). *Bilan activité touristique – Année 2019* https://www.bordeaux-tourisme.com/barometre-touristique/bilan-activite-touristique-annee-2019
- Bouman, E.A., Lindstad, E., Rialland, A.I., Strømman, A.H. 2017. State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping–a review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 408-421.
- Bremenports (2020). *Facts & Figures. The ports of Bremen and Bremerhaven 2019.* The Senator for Science and Ports. https://bremenports.de/wp-content/uploads/2017/03/2019_FactsAndFigures_-1.pdf
- CLIA. (2020). *2019 State of the Industry Presentation.pdf.* https://cruising.org/nl-be/nieuws-en-onderzoek/onderzoek/2018/december/2019-staat-van-de-industrie
- Cliquet, A., & Maes, F. (2015). *Recht door zee: Hedendaags internationaal zee- en maritiem recht.* Maklu.
- Company, B. P., Ward, D., & Berlitz. (2019). *Berlitz Cruising and Cruise Ships 2020.* Van Haren Publishing.
- Copeland, C. (2008). Cruise ship pollution: Background, laws and regulations, and key issues. *Washington, DC: Congressional Research Service* (Report #RL32450).
- Cruisemapper.(2020). *Ships.* https://www.cruisemapper.com/ships
- Cruise Norway. (2020). *Faktisk 2019.* https://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=5696
- Dowling, R., & Weeden, C. (2017). *Cruise Ship Tourism, 2nd Edition. CABI.*
- Eijgelaar, E., Thaper, C., Peeters, P. 2010. Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, "last chance tourism" and greenhouse gas emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 337-354.
- Epler Wood, M. (2017) "The Cruise Industry. Empire of the Seas". In: M. Epler Wood *Sustainable Tourism on a Finite Planete.* Routledge pp. 225-260
- Esteve-Perez, J., & Garcia-Sanchez, A. (2015). Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands. *Maritime Economics & Logistics*, *17*(3), 371–388.
- European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, *Good practices for sustainable cruise tourism : final report*, Publications Office of the European Union, 2023, https://data.europa.eu/doi/10.2771/20333
- Duurzame brandstoffen voor de zeevaart (initiatief FuelEU Zeevaart), (2022, 19 oktober). Europees parlement. Bron geraadpleegd op 4 februari 2023, van https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0367_NL.html
- Fusiehaven. North Sea Port. (2021). Geraadpleegd op 1 december 2021. *https://www.northseaport.com/fusiehaven*
- Hamburg.de. (2020). *Das Hamburger Kreuzfahrtjahr 2020* https://www.hamburg.de/hamburger-hafen/4144938/ausblick/

- Haropa. (2020). *Chiffres-cles-2019-tourisme-fluvial.pdf*. Haropa. https://pronormandietourisme.fr/wp-content/uploads/2020/01/Chiffres-cles-2019-tourisme-fluvial.pdf
- Havenbedrijf Antwerpen NV. *(2020). Statistisch Jaarboek 2019*. Port of Antwerp. https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Statistisch%20Jaarboek%202019.pdf
- Helpdesk Water (2022). *Marpol 73/78*. Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving. https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/internationaal/verdragen/virtuele-map/marpol-73-78/
- Innovasjon Norge. (2021). *Cruise Tourism in Norway 2019.* https://assets.simpleviewcms.com/simpleview/image/upload/v1/clients/norway/Cruisereport_2019_Innovation_Norway_756af9e6-677f-47f6-837b-bcad3ce82b46.pdf
- Interreg. Danube Transnational Programme. (2019). *Study of the development of the cruise tourism in the danube region*. Ministry of Tourism of the Republic of Bulgaria.
- Jensen, S.S., Winther, M., Løfstrøm, P., Ketzel, M., Frohn, L.M. (2021). *Kortlægning af udviklingen i luftforurening fra krydstogtskibe og andre skibe i fem danske havne.* Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 129 s. - Videnskabelig rapport nr. 413. http://dce2.au.dk/pub/SR413.pdf
- Jones, P., Comfort, D., Hillier, D. (2016) European River Cruising and Sustainability. *International Journal of Sales, Retailing and Marketing*, 5 (1). pp. 61-71.
- Kester, J. (2002). Cruise Tourism. *Tourism Economics 9(3), 337-350.*
- Klein, R.A. (2011). Responsible Cruise Tourism : Issues of Cruise Tourism and Sustainability. Journal of Hospitality and Tourism Management, 18, 107–116. DOI 10.1375/jhtm.18.1.107
- Maatschappij van de Brugse Zeehaven. (2020). *Jaarverslag 2019*. Port of Zeebrugge. https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2021-05/jaarverslag%202019_web.pdf
- Meer, D. V. der. (z.d.). Cruise Port IJmuiden. *Zeehaven IJmuiden NV*. https://www.zeehaven.nl/en/sectors/leisure/cruise-port-ijmuiden/
- Meesters, E. H., Becking, L. E., & van der Geest, M. (2019). Achteruitgang koraalriffen Caribisch Nederland: oorzaken en mogelijke oplossingen voor koraalherstel. *Wageningen Marine Research rapport; No. C061/19. Wageningen Marine Research.* https://doi.org/10.18174/496168
- NBTC (2022). *Koersdocument 'Op weg naar klimaatneutraal toerisme'*. Geraadpleegd 3 februari 2023 via https://www.nbtc.nl/nl/site/download/download-op-weg-naar-klimaatneutraal-koersdocument.htm?disposition=inline
- Pope, C. A. III, Burnett, R, T., Thun, M. J., Calle, E. E., Krewski, D., Ito, K. (2002). *Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution.* JAMA 287(9), 1132–1141.
- Port Autonome de Strasbourg. *(2020). Rapport Annuel 2019*. https://www.strasbourg.port.fr/wp-content/uploads/2018/06/RA_PAS_2019_web.pdf
- Port of Amsterdam. (2020). *Jaarverslag 2019.* https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2020-06/jaarverslag-2019.pdf
- Port of Amsterdam. *Zeecruise in 2025 aan de walstroom in de Amsterdamse haven.* Geraadpleegd op 12 december 2022, van https://www.portofamsterdam.com/nl/nieuws/zeecruise-2025-aan-de-walstroom-de-amsterdamse-haven
- Port of Antwerp. *Walstroom.* Geraadpleegd op 15 januari 2023, van https://www.portofantwerpbruges.com/onze-haven/klimaat-en-energietransitie/walstroom

- Port of Antwerp. (2022). *Afvalbeheersplan voor de haven van Antwerpen.* https://media.portofantwerpbruges.com/m/10c930603ed1eab2/original/PUBLICATIE_Afvalbeheersplan_Antwerpen_NL_2022.pdf
- Port of Cork. (2020). *Cruise Stats.* https://www.portofcork.ie/index.cfm/page/cruise_stats2
- Port of Leixões. (2020). *Passengers.* https://www.apdl.pt/en_US/estatisticas/passageiros2
- Port.Brussels. (2011). *Studie naar de sociaal-economische uitvoerbaarheid van een passagiersterminal in de haven van Brussel.* Haven van Brussel.
- Porta de Lisboa (2020). *Cruise activity 2019.* https://www.portodelisboa.pt/documents/20121/217681/Cruise+Activity+2019.pdf/652331f8-833d-01e0-01a7-3391c2597bfa?t=1604661425067
- Puerto de Vigo (2020). *Estadísticas de cruceros.* https://www.apvigo.es/es/paginas/estadisticas_cruceros
- Rautaheimo et al. (2018). *State of the art report on cruise vessel design.* In Kujala, P., & Lu, L. (2018). *Marine Design XIII: Proceedings of the 13th International Marine Design Conference (IMDC 2018), June 10-14, 2018, Helsinki, Finland.* CRC Press.
- Richter, A., Eyring, V., Burrows, J. P., Bovensmann, H., Lauer, A., Sierk, B., Crutzen, P. J. (2004). *Satellite measurements of NO2 from international shipping emissions.* Geophysical Research Letters, 31(23).
- Sanz-Blas, S., Buzova, D., & Schlesinger, W. (2019). The Sustainability of Cruise Tourism Onshore: The Impact of Crowding on Visitors' Satisfaction. Sustainability, 11(6), 1510. https://doi.org/10.3390/su11061510
- Scheltema, T. (n.d.). *Vlaggenstaat, openscheepsregister en bareboatregister.* Notariaat Magazine. https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VxObrzXyz0AJ:https://www.knb.nl/stream/overdracht-duitse-containerschepen-vlaggenstaat-open-scheepsregister-en-bareboatregister+&cd=1&hl=nl&ct=clnk&gl=be
- Sharpley, R. (2014). *Host perceptions of tourism: A review of the research.* Tourism Management, 42,
- 37–49. doi:10.1016/j.tourman.2013.10.007
- Schuster, S., Fleck, S., & Karner, T. (2020). *Personenverkehr auf dem österreichischen Teil. Ergebnisse eines EU-geförderten Projektes.* Statistik Austria.
- Simonsen, M., Gössling, S., Walnum, H.J. (2019). *Cruise ship emissions in Norwegian waters and implications for maritime governance.* Journal of Transport Geography, 78: 87-97, https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.014
- Stad Antwerpen (2022). *Dagtoeristen.* Geraadpleegd 24 februari 2023 via https://stadincijfers.antwerpen.be/dashboard/Hoofd-dashboard/Dagtoeristen--cgdhcrgcidjemejd/
- Syriopoulos, T., Tsatsaronis, M., & Gorila, M. (2020). The global cruise industry: Financial performance evaluation. *Research in Transportation Business & Management.*
- Toerisme Vlaanderen (2021). *Bewonersonderzoek Vlaamse Kunststeden 2021.* Geraadpleegd op 17 november 2022 via https://toerismevlaanderen.be/sites/default/files/media/files/2022-02/bewonersonderzoek%202021.pdf
- Toerisme Vlaanderen (2018). *Kunststedenonderzoek 2018.* Geraadpleegd op 1 februari 2023 via https://toerismevlaanderen.be/sites/default/files/assets/documents_KENNIS/onderzoeken/Kunststedenonderzoek%202018_NL.pdf
- Van Klink, D., Wiering, M.,Van Eerd, M. Schoor, M. (2022) *Travelling Plastics: Exploring River Cruise Companies Practices and Policies for the Environmental Protection of the Rhine Water.* https://
- doi.org/10.3390/w14121978

- Vereniging De Binnenvaart (2020). *Binnenvaartschepen.* https://www.debinnenvaart.nl/schepen_home/
- Vermij, H.; De Vries, K. *Effectrapportage Uitbreiding Lozingsverbod Passagiersschepen*; Report No.: BG4021MARP2012110902; Royal Haskoning DHV: Amersfoort, The Netherlands, 2020.
- Verordening (eu) 2017/ 1084 van de commissie. (2017). *Tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/ 2014 wat betreft steun voor haven- en luchthaveninfrastructuur, aanmeldingsdrempels voor steun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed en voor steun voor sportinfrastructuur en multifunctionele recreatieve infrastructuur, en regelingen inzake regionale exploitatiesteun vo or ultraperifere gebieden, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 702/ 2014 wat betreft de berekening van de in aanmerking komende kosten.* (14.06.2017).
- Visit Antwerpen. (2020). *Gloednieuwe Cruiseterminal in 2021.* https://www.visitantwerpen.be/nl/business/gloednieuwe-cruiseterminal-in-2021
- Visit Scotland. (2020). *Cruise Tourism in Scotland: Review & Sustainable Development Opportunities.* Visit Scotland. https://www.visitscotland.org/binaries/content/assets/dot-org/pdf/research-papers/cruise-research/main-report.pdf
- Voies Navigables de France. (2020). *Les chiffres de la filière du tourisme fluvial en 2019*. VNF https://www.vnf.fr/vnf/accueil/tourisme-fluvial/economie-du-secteur-tourisme/panorama-tendances-et-chiffres-cles-du-tourisme-fluvial/
- Walnum, H.J. (2011). *Energy use and CO2 emissions from cruise ships – A discussion of methodological issues.* Geraadpleegd op 2 februari 2023 via https://www.vestforsk.no/sites/default/files/migrate_files/vf-notat-2-2011-cruise.pdf

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Peter De Wilde, TOERISME**VLAANDEREN**,
Grasmarkt 61, 1000 Brussel, België

WETTELIJK DEPOT

D/2023/5635/09

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevens-bestand of openbaar gemaakt, op welk wijze ook, zonder de voorafgaande en schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor meer informatie:
TOERISME**VLAANDEREN**
Grasmarkt 61, 1000 Brussel
Tel. 02 504 03 00
Fax 02 504 03 77

www.toerismevlaanderen.be

TOERISME**VLAANDEREN**