



HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

**Sociale impact van de cruise-industrie
toegepast op de stad Brugge**

Dries Peeters

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
Master in de Nautische Wetenschappen

Promotor: Ludwina Van Son
academiejaar: 2019 - 2020

Woord vooraf

Dit is de masterscriptie ‘Sociale impact van de cruise-industrie toegepast op de stad Brugge’, geschreven in het kader van het behalen van mijn Master in de Nautische Wetenschappen aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen.

Toen mijn promotor Ludwina Van Son mij het onderwerp voorlegde, was ik haar dankbaar voor het voorstel. Omdat er in de media regelmatig te lezen valt dat Brugge overspoeld wordt door cruisetoeristen was ik erg benieuwd naar de bevindingen die ik zelf zou ontdekken. Na uitvoerig opzoekingswerk formuleerde ik mijn onderzoeksvraag: ‘Wat is de sociale impact van het cruisetoerisme op de lokale bevolking van Brugge?’.

Allereest zou ik graag mijn promotor bedanken. Dankzij dit onderwerp heb ik veel nieuwe zaken geleerd over de cruise-industrie en meer bepaald over cruisetoeristen.

Verder wil ik zeker ook mijn vriendin Delphine en mijn tante Ann bedanken voor hun steun en zorgvuldig verbeterwerk. Tot slot wil ik ook graag mijn ouders bedanken die me steunden en in contact brachten met heel wat mensen in Brugge. Mede dankzij hun netwerk heb ik ondanks de COVID-19 maatregelen mijn enquête toch tot een goed einde kunnen brengen.

Samenvatting

De cruise-industrie is de laatste jaren enorm gegroeid en dit vertaalt zich in een toenemend aantal van cruiseschepen die Zeebrugge jaarlijks binnenvaren. Deze toeristen worden vervolgens via bussen vervoerd naar Brugge waar ze dan enkele uren vertoeven. Veel volk op een korte tijdsperiode op een relatief kleine ruimte leidt vaak tot drukte zowel binnen de stad als op het wegennet in en rond de stad.

Het opzet van deze thesis is om de sociale impact die veroorzaakt wordt door cruisetoeristen na te gaan voor de stad Brugge. Met behulp van twee enquêtes werd gepeild naar de opinie van handelaars en lokale bevolking over verschillende stellingen die van betrekking zijn op het cruisetoerisme in Brugge. Dit in combinatie met enkele theoretische modellen die het gedrag van lokale bevolking ten gevolge van het toerisme proberen te verklaren, leidt tot enkele voorzichtige conclusies.

Uit de resultaten van de enquêtes komen heel wat verschillen naar boven. Vooral de bewoners die in het centrum wonen, ondervinden een grote sociale impact door de overbevolking. Toch ondervinden ze hier relatief weinig hinder van. Voor handelaars zijn toeristen een belangrijke bron van inkomsten waardoor ze minder merken van een negatieve sociale impact, en een erg positieve houding aannemen tegenover deze toeristen.

Abstract

Over the last years the cruise industry has grown significantly. This translates into an increasing number of cruise ships that enter Zeebrugge every year. These tourists are then brought by bus to Bruges where they only stay for a few hours. A lot of people in a short period of time in a relatively small space often leads to crowding in the city as well as on the the roads in and around the city.

The aim of this thesis is to investigate the social impact that cruise tourists cause in Bruges. Two questionnaires were used to survey the opinion of both merchants and local inhabitants on various statements related to cruise tourism in Bruges. This in combination with some theoretical models which try to explain the behaviour of local inhabitants as a result of tourism, leads to some cautious conclusions.

The results of the surveys reveal a lot of differences. Especially the inhabitatants who live in the city centre experience a large social impact due to overcrowding. However, they experience relatively little discomfort from this. For merchants, tourists are an important source of income, so they experience less of a negative social impact, and have a very positive attitude towards these tourists.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	i
Samenvatting	iii
Abstract	v
Inhoudsopgave	vii
Lijst van figuren	xi
Inleiding	1
1 Onderzoeksmethode	3
2 Sociale impact van het cruise-toerisme	7
2.1 Overbevolking	7
2.2 Toeristische bubbel	8
2.3 Belasting voor cruise-toeristen	11
2.4 Houding van lokale bewoners tegenover toeristen	12
2.4.1 Model van Doxey	12
2.4.2 Model van Butler	13
2.4.3 Verschil in houding van lokale bewoners in eenzelfde gemeenschap	15
2.5 Copingstrategieën van lokale bewoners met toerisme	16
2.5.1 Model van Dogan	17
2.5.1.1 Verzet	17
2.5.1.2 Terugtrekking	18
2.5.1.3 Grensbeheer	18
2.5.1.4 Heropleving	18
2.5.1.5 Adoptie	19
2.5.2 Model van Ap en Crompton	20
2.5.3 Vergelijking van de modellen	21
2.6 Houding van lokale bewoners tegenover cruise-toeristen	23
3 Cruise-toerisme in Brugge	29
3.1 Toerisme in Brugge	29
3.2 Evolutie cruise-toerisme	31

3.3 Maatregelen	33
4 Het onderzoek	37
4.1 Resultaten enquête 1: handelaars	39
4.1.1 Stelling 1	40
4.1.2 Stelling 2	41
4.1.3 Stelling 3	42
4.1.4 Stelling 4	43
4.1.5 Stelling 5	43
4.1.6 Stelling 6	44
4.1.7 Stelling 7	45
4.1.8 Stelling 8	46
4.1.9 Stelling 9	47
4.1.10 Stelling 10	48
4.1.11 Stelling 11	49
4.1.12 Stelling 12	49
4.1.13 Stelling 13	50
4.1.14 Stelling 14	51
4.1.15 Stelling 15	52
4.1.16 Stelling 16	53
4.1.17 Stelling 17	54
4.1.18 Stelling 18	55
4.2 Bespreking van de resultaten van enquête 1: handelaars	56
4.3 Resultaten enquête 2: lokale bewoners	57
4.3.1 Stelling 1	57
4.3.2 Stelling 2	58
4.3.3 Stelling 3	60
4.3.4 Stelling 4	61
4.3.5 Stelling 5	62
4.3.6 Stelling 6	63
4.3.7 Stelling 7	64
4.3.8 Stelling 8	65
4.3.9 Stelling 9	66
4.3.10 Stelling 10	67

4.3.11 Stelling 11	68
4.3.12 Stelling 12	69
4.3.13 Stelling 13	70
4.3.14 Stelling 14	71
4.3.15 Stelling 15	72
4.4 <i>Bespreking van de resultaten van enquête 2: lokale bewoners</i>	73
5 Besluit	75
6 Bibliografie	79
7 Bijlagen	83
7.1 <i>Enquête 1: handelaars</i>	83
7.2 <i>Enquête 2: lokale bewoners</i>	85

Lijst van figuren

Figuur 1 Voorbeeld van een toeristische bubbel met kern en perifere zone	10
Figuur 2 Doxey's Irritation Index	13
Figuur 3 Butler's destination life cycle model	15
Figuur 4 Characteristics of Prototypical Resident 'Attitude Types'	23
Figuur 5 Bezoekers in Brugge	30
Figuur 6 Evolutie cruiseschepen in Zeebrugge	31
Figuur 7 Evolutie cruisepassagiers in Zeebrugge	32
Figuur 8 Evolutie cruiseschepen aangemeerd langer dan 24u in Zeebrugge	33
Figuur 9 Kaart Brugge	38
Figuur 10 Resultaten enquête 1 stelling 1	40
Figuur 11 Resultaten enquête 1 stelling 2	41
Figuur 12 Resultaten enquête 1 stelling 3	42
Figuur 13 Resultaten enquête 1 stelling 4	43
Figuur 14 Resultaten enquête 1 stelling 5	43
Figuur 15 Resultaten enquête 1 stelling 6	44
Figuur 16 Resultaten enquête 1 stelling 7	45
Figuur 17 Resultaten enquête 1 stelling 8	46
Figuur 18 Resultaten enquête 1 stelling 9	47
Figuur 19 Resultaten enquête 1 stelling 10	48
Figuur 20 Resultaten enquête 1 stelling 11	49
Figuur 21 Resultaten enquête 1 stelling 12	49
Figuur 22 Resultaten enquête 1 stelling 13	50
Figuur 23 Resultaten enquête 1 stelling 14	51
Figuur 24 Resultaten enquête 1 stelling 15	52
Figuur 25 Resultaten enquête 1 stelling 16	53
Figuur 26 Resultaten enquête 1 stelling 17	54
Figuur 27 Resultaten enquête 1 stelling 18	55
Figuur 28 Resultaten enquête 2 stelling 1	57
Figuur 29 Resultaten enquête 2 stelling 2	58
Figuur 30 Resultaten enquête 2 stelling 3	60

Figuur 31 Resultaten enquête 2 stelling 4	61
Figuur 32 Resultaten enquête 2 stelling 5	62
Figuur 33 Resultaten enquête 2 stelling 6	63
Figuur 34 Resultaten enquête 2 stelling 7	64
Figuur 35 Resultaten enquête 2 stelling 8	65
Figuur 36 Resultaten enquête 2 stelling 9	66
Figuur 37 Resultaten enquête 2 stelling 10	67
Figuur 38 Resultaten enquête 2 stelling 11	68
Figuur 39 Resultaten enquête 2 stelling 12	69
Figuur 40 Resultaten enquête 2 stelling 13	70
Figuur 41 Resultaten enquête 2 stelling 14	71
Figuur 42 Resultaten enquête 2 stelling 15	72

Inleiding

Brugge is een historische stad met veel cultuur die jaarlijks heel wat toeristen trekt. De laatste jaren verschijnen echter steeds meer artikels over de overlast die deze toeristen, en voornamelijk cruisetoeristen, met zich meebrengen.

Om een antwoord te vinden op de onderzoeksvraag “Wat is de sociale impact van het cruisetoerisme op de lokale bevolking van Brugge?” werd een enquête afgenomen bij de lokale bevolking en handelaars van Brugge. In het eerste hoofdstuk wordt duidelijk hoe de enquête tot stand kwam.

Het tweede hoofdstuk legt zich toe op wat deze sociale impact precies inhoudt. Verder komen enkele theoretische modellen aan bod die de houding van de lokale bevolking tegenover gewone toeristen toelichten. Er worden eveneens verschillende strategieën onderzocht die lokale bewoners ontwikkelen om met toerisme om te gaan. Daarna wordt ook een model toegelicht, waarbij de houding van de bewoners tegenover cruisetoeristen onderzocht wordt. Vermits er nog geen onderzoek is gedaan naar de verschillende manieren waarop een lokale bevolking met cruisetoerisme kan omgaan, wordt dit in deze thesis niet besproken.

In het derde hoofdstuk nemen we het cruisetoerisme in Brugge onder de loep. Hierin komen de maatregelen aan bod die de stad Brugge treft om de sociale impact van het cruisetoerisme zoveel mogelijk te beperken. Een verhelderend gesprek met D. Dewulf, directeur en toerismemanager van 'Visit Bruges', leidde tot heel wat extra inzichten in verband met deze maatregelen.

Tot slot worden in het laatste hoofdstuk de resultaten van de twee enquêtes besproken en met elkaar vergeleken. Door deze resultaten vervolgens toe te passen op de modellen, besproken in hoofdstuk 2, wordt er inzicht verschaft in de houding die handelaars en bewoners hebben tegenover de cruisetoeristen. Aan de hand van de informatie uit hoofdstuk 3 volgt een duiding van de resultaten van beide enquêtes.

1 Onderzoeksmethode

Om de sociale impact van de cruise-industrie op de lokale bewoners van Brugge te onderzoeken, ging mijn onderzoek van start met na te gaan wat deze sociale impact juist inhoudt. Hierbij werd vrij snel duidelijk dat het grootste probleem de overbevolking is die kan ontstaan. Ook komt het in de cruise-industrie vaak voor dat de toeristen heel wat rijker zijn dan de lokale mensen. Hierdoor kan een hiërarchie ontstaan die zorgt voor spanningen tussen de toeristen en de bewoners (UKEssays, 2018). Vermits dit laatste in Brugge niet echt van toepassing is, wordt er in deze thesis minder diep op ingegaan.

Vervolgens werd er een enquête opgesteld om de sociale impact te achterhalen die de lokale bewoners ondervinden en om na te gaan of ze hun gedrag aanpassen om deze impact te beperken. Er werd gevraagd naar hun mening over de maatregelen die de stad reeds treft om de sociale impact te beperken en eventuele bijkomende maatregelen. Een aparte vragenlijst werd voorzien voor de handelaars in Brugge om een ander standpunt in kaart te brengen dan de lokale bevolking. De vragen waren min of meer dezelfde maar gingen vooral dieper in op hun zaak en eventuele aanpassingen die ze hebben doorgevoerd om beter aan de noden van de cruisetoeristen te kunnen voldoen.

Respondenten hebben de mogelijkheid om hun antwoord te nuanceren aan de hand van extra opmerkingen die kunnen bijgevoegd worden. Hierdoor was het mogelijk om een duidelijker beeld te schetsen.

De volledige enquêtes vindt u in de bijlagen.

De volgende stap in het onderzoek was het afnemen van de enquête bij zoveel mogelijk bewoners en handelaars van Brugge. Helaas was het door de strikte COVID-19 maatregelen vanaf begin maart niet mogelijk om deze persoonlijk af te nemen. Vrienden, familie en kennissen werden ingeschakeld om de enquêtes te versturen naar bewoners die ze kenden in Brugge. Ook werd via een warme oproep op facebook geprobeerd om de enquêtes bij zoveel mogelijk Bruggelingen te krijgen.

Bij de handelaars werd gebruik gemaakt van e-mailadressen die online te vinden zijn. Op deze manier werd de enquête bezorgd bij zoveel mogelijk handelaars in Brugge.

De begeleidende tekst die met de enquête voor lokale bewoners verstuurd werd, was de volgende:

*Beste meneer,
Beste mevrouw,*

Ik ben een student Nautische Wetenschappen aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. In het kader van mijn masterproef voer ik een onderzoek uit rond de sociale impact van de cruise-industrie op de stad Brugge. Door middel van een anonieme enquête wil ik graag polsen naar de mening van de lokale bewoners en handelaars van Brugge.

Het zou mij enorm helpen indien u mijn enquête voor de lokale bewoners zou willen invullen. Deze duurt ongeveer 5 minuten.

Door de huidige omstandigheden kan ik zelf niet naar Brugge komen om de enquête bij zoveel mogelijk mensen af te nemen. Daarom zou het mij ook erg helpen dat, indien u wenst, u deze enquête ook doorstuurt naar andere bewoners van Brugge die u kent. Zo heb ik meer resultaten om mijn onderzoek op te baseren.

De enquête vindt u hier: <https://www.thesistoolspro.com/goto/lokalebewonersbrugge>

Indien u vragen of opmerkingen heeft, mag u mij deze altijd sturen naar dries.peeters@student.hzs.be

Alvast bedankt voor uw tijd.

*Met vriendelijke groeten,
Dries Peeters*

De begeleidende tekst die met de enquête voor handelaars verstuurd werd, was de volgende:

*Beste meneer,
Beste mevrouw,*

Ik ben een student Nautische Wetenschappen aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. In het kader van mijn masterproef voer ik een onderzoek uit rond de sociale impact van de cruise-industrie op de stad Brugge. Door middel van een anonieme enquête wil ik graag polsen naar de mening van de lokale bewoners en handelaars van Brugge.

Uw e-mailadres vond ik op uw website en het zou mij enorm helpen indien u mijn enquête voor handelaars zou willen invullen. Deze duurt ongeveer 7 minuten.

*De enquête voor handelaars kan u hier vinden:
<https://www.thesistoolspro.com/goto/handelaarsbrugge>*

Indien u wenst, kunt u nadien ook de enquête voor de lokale bewoners invullen. Deze kan u hier vinden: <https://www.thesistoolspro.com/goto/lokalebewonersbrugge>

Indien u vragen of opmerkingen heeft, mag u mij deze altijd sturen naar dries.peeters@student.hzs.be

Alvast bedankt voor uw tijd.

*Met vriendelijke groeten,
Dries Peeters*

2 Sociale impact van het cruisetoerisme

Het lijkt vanzelfsprekend dat cruisetoerisme voor heel wat impact zorgt op verschillende vlakken. Het sociaal leven kan lokaal sterk verstoord worden waaruit men kan afleiden dat de sociale impact overwegend negatief is. Toch zijn er ook enkele positieve gevolgen gekoppeld aan cruisetoerisme. Zo komt de lokale bevolking meer in contact met mensen van over heel de wereld die vaak beschikken over een andere levensstijl. Deze relatief beperkte voordelen zijn moeilijk te meten en maken bijgevolg geen deel uit van deze thesis (Aguirre & Brida, 2008; UKEssays, 2018).

De voornaamste negatieve sociale impact die het cruisetoerisme met zich meebrengt is veruit overbevolking. Dit zal in 2.1 uitvoerig besproken worden. Een ander negatief gevolg van de cruise-industrie dat kan voorkomen, ontstaat wanneer de toeristen heel wat rijker zijn dan de lokale mensen. Hierdoor kan een hiërarchie ontstaan die zorgt voor spanningen tussen de toeristen en de bewoners (UKEssays, 2018). Vermits dit laatste in Brugge niet echt van toepassing is, wordt er in deze thesis minder diep op ingegaan.

2.1 Overbevolking

De laatste 20 jaar is de cruise-industrie er enorm op vooruitgegaan. Dit soort toerisme was in 2012 goed voor 2% van de totale wereldwijde toerismesector en dit aandeel stijgt ieder jaar. Zo waren er in 1990 vier miljoen mensen die een cruisevakantie boekten. In 2011 was dit gestegen tot meer dan 16 miljoen mensen (Brida, Del Chiappa, Meleddu, & Pulina, 2012). Deze grote toestroom van passagiers blijft vaak voor een beperkt aantal uur in de haven en bezoekt vooral de populaire bezienswaardigheden, stadscentrum en de toeristische voorzieningen. Dit kan zorgen voor een overbevolkingsprobleem doordat een groot deel van de passagiers zich op dezelfde ruimtelijke locatie bevinden op vergelijkbare tijdstippen van de dag. Volgens Neuts & Nijkamp (2012) zijn er twee soorten overbevolking die in de zonet genoemde situatie kunnen voorkomen: tussen toeristen onderling en tussen toeristen en de lokale bevolking (Jaakson, 2004; Neuts & Nijkamp, 2012; Riganti & Nijkamp, 2008).

2.2 Toeristische bubbel

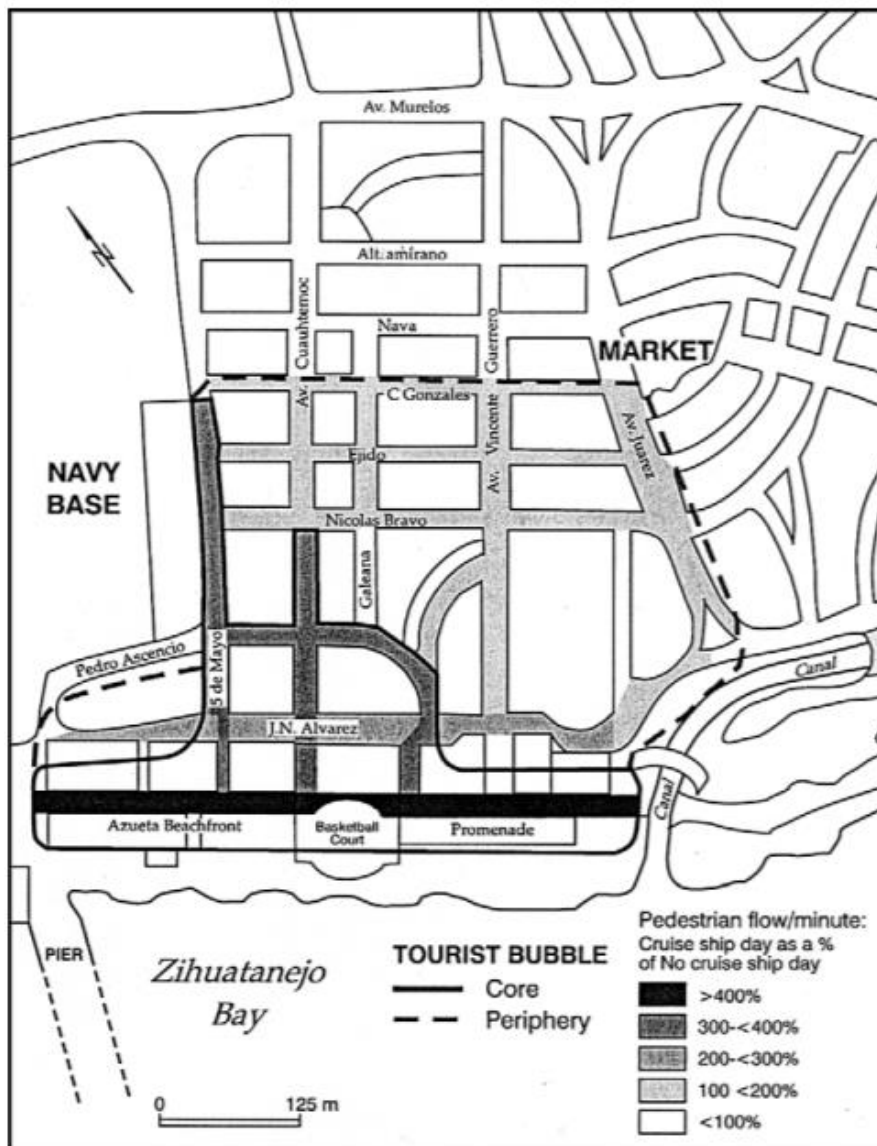
In 2004 beschreef Jaakson dat het merendeel van de passagiers van een cruiseschip neigt om hun tijd door te brengen in een vertrouwde omgeving zoals toeristenwinkels en restaurants en zich zelden buiten de *environmental bubble* of toeristische bubbel wagen. Deze toeristen, en massatoeristen in het algemeen, verlaten hun vertrouwde omgeving bijna niet doordat hun eigen, inheemse cultuur wordt overgebracht. Ze bekijken de mensen, plaatsen en cultuur van de plaatselijke samenleving vanuit hun vertrouwde en beschermde bubbel. Dit wordt door Laenui (1994) erg duidelijk gesteld met een voorbeeld van Japanse toeristen:

Stel je voor dat een Japanse familie zich aanmeldt voor een groepsreis naar Hawaï met andere Japanners via een Japans reisbureau. Ter voorbereiding op hun reis naar Hawaï overnachten ze in een Japans hotel in Japan, stappen ze aan boord van een Japanse luchtvaartmaatschappij en vliegen ze naar Hawaï. Ze worden begroet op het vliegveld door een gids van een Japans reisbureau. Dan worden ze naar een Japans hotel gebracht met een Japanse reisbus. In het Japanse hotel kijken ze naar Japanse tv-programma's en luisteren ze naar Japanse radiostations. Vervolgens plannen ze een Japanse excursie en doen ze inkopen in de Japanse winkelstraat, waarna ze een Japanse reisbus nemen naar een Japans golfterrein. Tot slot dineren ze in een Japans restaurant voordat ze terugkeren naar het Japans hotel. De dag nadien vertrekken ze met Japanse reisbus naar het vliegveld, waarna ze aan boord gaan van het Japanse vliegtuig terug naar Japan (Laenui, 1994).

Een cruiseschip is ook een dergelijk gecontroleerde en veilige omgeving met veel verschillende ontspanningsfaciliteiten en activiteiten. Eén van de typische activiteiten is een bezoek aan de havenstad. Uit verschillende studies (Henthorpe, 2000; Wilkinson, 1999) is al vaak gebleken dat de cruisetoeristen op deze korte tijd slechts weinig geld uitgeven en zo dus ook maar een kleine economische impact hebben. Ook geven veel passagiers vaak de voorkeur om aan boord te blijven tijdens een havenbezoek. De gecontroleerde en veilige omgeving van een cruiseschip is aan wal nagebootst door bedrijven die een privé-eiland of een omheinde enclave aan de kust hebben gekocht. Deze worden ter beschikking gesteld aan de passagiers tijdens een bezoek aan de kust.

Dit wordt voorgesteld als een veilig toevluchtsoord dat geïsoleerd is van de lokale bevolking. Holland America Line, Princess Cruises en Disney Cruise Line behoren tot de bedrijven die eigenaar zijn van privé-eilanden, waarvan velen behoren tot de Bahama's. Royal Caribbean International is dan weer eigenaar van een omheinde kustenclave in Labadee (Haïti), en beschikt ook over enkele privéclubs in de havens voor het exclusieve gebruik van hun passagiers. Het contrast tussen de luxe van een cruiseschip en de verarming in een land kan extreem zijn (Jaakson, 2004).

Het schip als toeristische bubbel is veilig, comfortabel en gecontroleerd. Daarentegen kan de havenervaring negatief worden beïnvloed als gevolg van het niet kennen van de lokale taal, de angst om verloren te lopen, en de angst voor criminaliteit, waardoor de meerderheid van de passagiers zich beperkt tot de kern van de bubbel. De toeristische bubbel kan bestaan uit één kern met een perifere zone rond de kern. Verder kunnen er ook verschillende kerngebieden zijn en een perifere zone die abrupt stopt. Een voorbeeld van een toeristische bubbel met errond een perifere zone staat afgebeeld in figuur 1.



Figuur 1 Voorbeeld van een toeristische bubbel met kern en perifere zone
Bron: (Jaakson,2004)

Bezoekende passagiers kunnen heel wat nieuwe mensen en activiteiten introduceren in de bubbel. Deze bubbel kan open of gesloten zijn. In een open systeem worden het territorium, de faciliteiten en de activiteiten gedeeld door toeristen en buurtbewoners. Brugge is hier een voorbeeld van. Andere voorbeelden van open systemen zijn de attractieparken en de stedelijke toeristische gebieden. Daartegenover staan de gesloten systemen, zoals bijvoorbeeld resortenclaves, die streng gecontroleerd worden en waarvan de toegang voor de lokale bevolking wordt beperkt of helemaal wordt verhinderd. Een cruiseschip is een extreme vorm van een gesloten bubbel (Jaakson, 2004).

2.3 Belasting voor cruisetoeeristen

Zoals beschreven in het vorige deel, beschreef Jaakson (2004) dat het merendeel van de passagiers van een cruiseschip hun tijd doorbrengt in een vertrouwde omgeving zoals toeristenwinkels en restaurants en zich zelden buiten de toeristische bubbel waagt. In sommige havens is de enorme toestroom van cruisetoeeristen vaak groter dan het aantal inwoners. Dit legt druk op de bestaande capaciteit en beschikbare infrastructuur zoals bijvoorbeeld de beperkte watervoorraden, afvalverwerkingssystemen, recreatie- en vrijetijdsvoorzieningen, etc.. In combinatie met passagiers die slechts op enkele locaties geld uitgeven, kan dit leiden tot gevoelens van frustratie bij de lokale bevolking. Dit roept de vraag op of cruise-passagiers moeten worden belast voor het gebruik van deze diensten. (Niatu, 2007)

Een toeristenbelasting is een gegeven dat vaak en op veel plaatsen voorkomt. Er is echter nog niet veel geweten over het effect van deze belasting op de vraag. De enkele economische analyses van de toeristenbelasting richten zich vooral op de bedbezettingsbelasting (Mak, 2008). Maar over een toeristenbelasting voor cruisetoeeristen is er nog veel minder geweten. Er is ook geen uniformiteit in de toepassing van belastingen op cruises. Sommige havens heffen redelijke tarieven. Zo heeft Alaska bijvoorbeeld 50 US\$ goedgekeurd. Sommige landen keuren een belachelijke vergoeding goed en in minder dan een week tijd wordt het besluit ingetrokken. Dit kwam bijvoorbeeld voor in Mexico. Een ander opmerkelijk geval is dat van de cruisemaatschappijen die de zogenaamde goedkope vlaggen of *flags of convenience* (FOC) aannemen. Deze cruiseschepen zijn vrijgesteld van meerdere fiscale verantwoordelijkheden, passen soepele veiligheidsnormen toe, ondergaan weinig milieu-inspecties, hebben lage operationele kosten en werven personeel aan zonder nationale of internationale regelgeving (Brida & Aguirre, 2009).

Heel wat Europese steden, waaronder ook de stad Brugge, overwegen om de komende jaren een taks voor de cruisetoeeristen te verwezenlijken. Op deze manier dragen de toeristen dan meer bij voor het gebruik van de stad. Wat de gevolgen zullen zijn van deze belasting is moeilijk in te schatten. De stad Amsterdam voerde in 2019 een dagtoeristentaks in van €8 per cruisetoeerist. Dit leidde tot massale annulaties van

bepaalde rederijen die de kosten niet aan hun klanten konden doorrekenen. Ondanks die maatregel zorgt dit niet voor een evenredige daling van cruisetouristen in de stad. Enkele rederijen meren nu aan in naburige havens zoals Rotterdam en IJmuiden waarna de toeristen dan via bussen naar Amsterdam worden aangevoerd. Hierdoor verliest de haven van Amsterdam heel wat inkomsten en komt er extra druk op het wegennet (Vanbrussel, 2019).

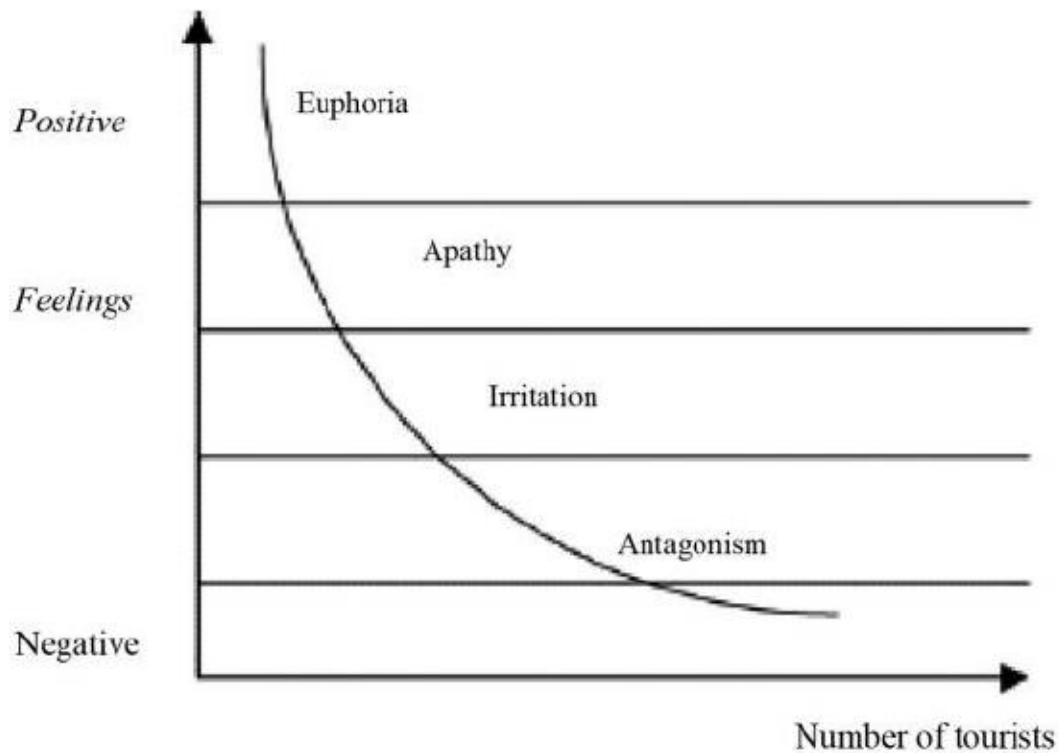
2.4 Houding van lokale bewoners tegenover toeristen

Inzicht in reacties van lokale bewoners en de factoren die hun houding beïnvloeden zijn essentieel om te kunnen beoordelen hoe zij reageren op de gevolgen van het toerisme. Verder is het ook van essentieel belang om de ontwikkeling van het toerisme te ondersteunen. Daarom is het belangrijk dat de standpunten van de bewoners worden gehoord.

2.4.1 *Model van Doxey*

Er zijn al verschillende studies geweest naar de houding van lokale bewoners ten opzichte van toeristen. Eén van de oudste is de 'Irritation Index' van Doxey (1975). Dit model zegt dat naarmate het aantal toeristen toeneemt en de locatie zich verder ontwikkelt als toeristische bestemming, de bewoners verschillende reacties ontwikkelen. Deze worden steeds negatiever naarmate het toerisme zich steeds verder ontwikkelt in hun gebied. Het eerste stadium is euforie. In het begin zijn de bezoekersaantallen laag en worden bezoekers verwelkomd en omarmd door de bewoners omdat ze worden gezien als een bron van inkomsten. Naarmate de ontwikkeling van het toerisme toeneemt en het aantal bezoekers stijgt, is er steeds meer contact tussen de lokale bevolking en de toeristen. De lokale bewoners beginnen dit als vanzelfsprekend te beschouwen en hun houding is onverschillig. Wanneer de bestemming populairder wordt en meer toeristen aantrekt, wordt het dagelijkse leven van de bewoners verstoord. Dit kan irritatie opwekken omdat ze het gevoel hebben dat ze de situatie niet meer onder controle hebben. Deze reactie zal nog verder evolueren naar antagonisme wanneer de lokale bevolking het toerisme ziet als de oorzaak van

negatieve veranderingen, zoals hogere belastingen, aantasting van het milieu en immoraliteit (Doxey, 1975; Niatu, 2007). Deze trend staat afgebeeld in figuur 2.



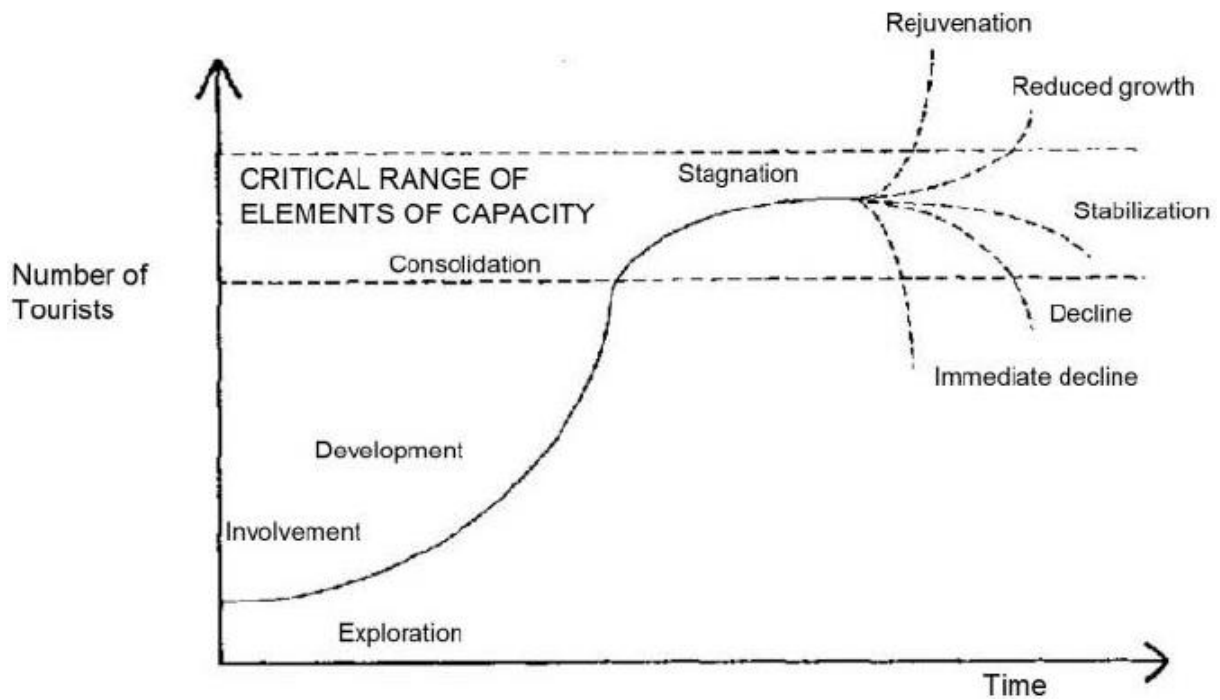
Figuur 2 Doxey's Irritation Index
Bron: (Babu, 2015)

2.4.2 Model van Butler

Andere studies hebben aangetoond dat de manier waarop de lokale bevolking reageert op het toerisme afhangt van het aantal en het type toeristen of het niveau van de ontwikkeling van het toerisme. Zo suggereert het model van Butler (1980), vergelijkbaar met het model van Doxey (1975), dat bestemmingen evolueren volgens de zes stadia van toeristische ontwikkeling. Zo kan men op figuur 3 zien dat de stadia van exploratie, betrokkenheid, ontwikkeling, consolidatie en stagnatie zich ofwel naar achteruitgang ofwel naar verjonging evolueren, afhankelijk van de pogingen om de negatieve effecten te verbeteren. Dit model stelt dat de houding van de bewoners ten opzichte van het toerisme verandert naarmate de bestemming doorheen de verschillende ontwikkelingsfasen gaat, met veranderende soorten toeristen als gevolg. Deze veranderingen kunnen een positief of negatief imago aan de toeristen geven.

In het stadium van de exploratie zijn er slechts enkele toeristen waardoor de impact minimaal is en de houding van de bewoners ten opzichte van het toerisme kan vergeleken worden met de euforiefase van Doxey (1975). In het stadium van betrokkenheid zijn er meer lokale mensen betrokken bij het verlenen van diensten aan de toeristen. Die leveren vervolgens economische voordelen op waardoor bewoners het toerisme aanvaarden. In de ontwikkelingsfase zijn veel van de kleine randactiviteiten verdwenen doordat er grotere franchises het toerisme controleren. De reacties zijn nog steeds overwegend positief, al dreigen negatieve gevoelens zich te ontwikkelen door een toename van negatieve gevolgen te wijten aan het toerisme. De lokale bevolking begint tevens het verlies aan controle over deze sector te voelen. In de consolidatiefase hebben de gevestigde franchises en ketens de kleinere bedrijven overgenomen. De lokale bevolking heeft geen controle meer over de ontwikkeling van het toerisme (Butler, 1980; Niatu, 2007).

Negatieve gevolgen kunnen ook ontstaan doordat de bezoekersaantallen de ecologische en sociale draagkracht bereiken. Op dit punt worden de sociale- en milieucapaciteiten van de bestemming overschreden en begint toerisme af te nemen. Er wordt dan gesproken van een stagnatie. Om dit tegen te gaan kan de bestemming opteren voor een totale vernieuwing en *rebranding* van zichzelf om hierna terug een stijgende trend te volgen (Niatu, 2007).



Figuur 3 Butler's destination life cycle model
Bron: (Babu, 2015)

2.4.3 Verschil in houding van lokale bewoners in eenzelfde gemeenschap

De modellen van Doxey (1976) en Butler (1980) gaan ervan uit dat de attitudes van de bewoners op een voorspelbare manier veranderen naarmate het toerisme zich door de verschillende stadia heen ontwikkelt als gevolg van een groeiend gevoel van gebrek aan controle en erkenning van de negatieve effecten. Ook stellen ze allebei dat iedereen in een gemeenschap op dezelfde manier reageert, ongeacht hun relatie met toeristen en toeristische activiteiten (Niatu, 2007).

Verder zijn er ook studies die opmerken dat er in eenzelfde gemeenschap verschillende niveaus van steun voor het toerisme kunnen zijn. Zo stelt de *Social Exchange*-theorie dat degenen die van het toerisme profiteren waarschijnlijk grotere economische voordelen en minder sociale en milieueffecten zullen ondervinden dan degenen die geen economisch profijt kennen. (Ap, 1992; Niatu, 2007).

Verder zal de manier waarop de lokale bewoner de potentiële gevolgen van de groeiende toeristische sector waarneemt in grote mate bepaald worden door de afstand tussen de woonplaats en de toeristische activiteiten enerzijds, en de verblijfsduur van

de toeristen anderzijds. Andere persoonlijke factoren, zoals bijvoorbeeld kennis van de sector, zullen ook de houding van de inwoners ten opzichte van de sector en de manier waarop zij met de gevolgen omgaan, beïnvloeden. Inwoners die dicht bij het centrum van toeristische activiteiten wonen hebben meer kans om negatieve sociale gevolgen te ondervinden van toerisme en hierop te reageren dan inwoners die verderop wonen. Op dezelfde manier zullen bewoners die reeds lange tijd in het gebied wonen en gehecht zijn aan deze plaats, de sociaal-culturele gevolgen van het toerisme negatiever opvatten dan degenen die er pas recentelijk naartoe zijn verhuisd (Niatu, 2007).

Ook het seizoensgebonden karakter van het toerisme kan een impact hebben op de bewoners en de manier waarop zij dit waarnemen. Tijdens het hoogseizoen kunnen de sociale gevolgen voor de bewoners opvallender en stressvoller zijn dan in het laagseizoen. De toestroom van toeristen naar slechts enkele bezienswaardigheden kan al voor heel wat negatieve gevolgen zorgen: drukte, verkeersopstoppingen, zwerfvuil, prijsstijgingen en nog andere ongewenste effecten. Om met deze veranderingen om te gaan, kunnen bewoners zich aanpassen door verschillende strategieën toe te passen. Ze kunnen bijvoorbeeld hun eigen vakanties inplannen tijdens de toeristische piekseizoenen om zo de grote druktes in hun woongebied te vermijden. De bovengenoemde problemen die worden veroorzaakt door het seizoensgebonden karakter van het toerisme zijn te vergelijken met de korte termijn binnen dewelke cruisetoeristen verblijven in een bepaalde haven en de beperkte ruimtelijke spreiding waarbinnen deze toeristen zich verplaatsen (Niatu, 2007).

2.5 Copingstrategieën van lokale bewoners met toerisme

In dit deel worden de verschillende strategieën, die lokale bewoners hebben om om te gaan met toerisme, besproken aan de hand van twee verschillende modellen. Hoewel er meerdere sociaal-culturele impactmodellen bestaan, werden het model van Dogan en het model van Ap en Crompton gekozen omwille van hun toepasbaarheid op het cruisetoerisme. Er is namelijk nog geen onderzoek gedaan naar de manier waarop bewoners kunnen omgaan met cruisetoerisme.

2.5.1 Model van Dogan

Naarmate het toerisme zich ontwikkelt, zullen er verschillende reacties van de lokale bewoners komen waarvan sommige op steun en andere op verzet stuiten. In een eerste fase zullen de reacties op het toerisme homogeen zijn. Naarmate het toerisme zich verder ontwikkelt, zullen de lokale bewoners meer inzicht krijgen in het toerisme en zullen deze reacties bijgevolg heterogener worden daar iedereen verschillend beïnvloed wordt door de industrie. Om hiermee om te gaan, kunnen lokale bewoners verschillende copingstrategieën hebben. Deze komen voor in de vorm van: verzet, terugtrekking, grensbeheer, heropleving of adoptie (Dogan, 1989; Niatu, 2007).

2.5.1.1 Verzet

Verzet is een eerste vorm van strategie waarbij extreem ontevreden bewoners zich op alle mogelijke manieren manifesteren tegen de ontwikkeling van toerisme. Volgens Dogan (1989) hebben de lokale bewoners van vroeger gekoloniseerde landen meer kans op haatdragende gevoelens tegenover toeristen, net omdat deze geassocieerd worden met beelden van vroegere onderdrukking. Er kan eveneens afgunst ontstaan tussen inwoners en toeristen indien het verschil in levensstijl en rijkdom zeer groot is. Afgunst kan ook opgewekt worden wanneer bepaalde toeristische voorzieningen enkel toegankelijk zijn voor toeristen en de eigen lokale bevolking bijgevolg buitengesloten wordt. Dit kan uiteindelijk leiden tot vijandschap en agressie tegenover toeristen. Een voorbeeld hiervan is Jamaica waar de lokale bewoners door een slecht beleid, strenge regelgeving en hoge vergunningskosten amper economische voordelen konden halen uit het toerisme. Dit in combinatie met de sociaal-culturele impact zoals overbevolking, geluidsoverlast, verlies van traditioneel cultureel erfgoed, etc. zorgde jarenlang voor heel wat agressie tegenover de toeristen, die vaak ook slachtoffer werden van diefstal (Murray, 2018).

Dogan stelt dat elke regio een drempel heeft voor toeristische ontwikkeling. Van zodra deze overschreden wordt, verspreidt het negatieve gevoel ten opzichte van toerisme zich onder de lokale bevolking. Hij schetst ook enkele situaties die kunnen leiden tot deze gevoelens van wrok - bijvoorbeeld wanneer een groot aantal toeristen aanwezig is op eenzelfde bestemming en zij de faciliteiten en diensten moeten delen met de

bewoners. Andere omstandigheden die tot wrok kunnen leiden zijn de materiële rijkdom en luxueuze levensstijl van toeristen, of plaatselijke faciliteiten die steeds meer door buitenlanders worden beheerd. Rancune kan ook ontstaan als er sprake is van tegenstrijdige normen op het gebied van kleding, spraak, gedrag, of in situaties waarin bewoners de indruk hebben dat lokale normen overtreden worden (Niatu, 2007).

2.5.1.2 Terugtrekking

De tweede copingstrategie die lokale bewoners kunnen toepassen om de gevolgen van het toerisme aan te pakken, is terugtrekking. Dit komt voor bij bewoners die niet akkoord gaan met de veranderingen die de ontwikkeling van het toerisme met zich meebrengt. Deze strategie kan zich zowel fysiek als psychologisch uiten. Bewoners kunnen zich enerzijds fysiek afzonderen en contact mijden met buitenstaanders, en anderzijds hun eigen tradities en etnische waarden versterken zonder actief deel te nemen aan verzet. Dit soort reactie komt vaak voor bij plaatsen waar toerisme een kernactiviteit is voor de lokale economie. Dit leidt ertoe dat de gemeenschap een aantal van hun verdwijnende tradities nieuw leven inblaast (Niatu, 2007).

2.5.1.3 Grensbeheer

De derde copingstrategie is grensbeheer, waarbij de bewoners erkennen dat het toerisme zowel positieve als negatieve gevolgen heeft. Net als terugtrekking kan ook het grensbeheer fysiek en psychologisch worden gehandhaafd. Fysiek kunnen bewoners reageren door een goed afgebakende grens te trekken tussen de eigen cultuur en die van de toeristen. Ze presenteren hun eigen tradities dan in een andere context om zo de negatieve effecten op de eigen cultuur tot een minimum te beperken. Ze kunnen ook beslissen welke culturele tradities ze aan de toerist presenteren en welke ze privé houden (Niatu, 2007).

2.5.1.4 Heropleving

Bij de vierde copingstrategie kan het toerisme leiden tot een heropleving van de plaatselijke culturen die door de gevolgen van de industrialisering en de verstedelijking dreigen te verdwijnen. Ze krijgen een nieuwe betekenis en worden zo opnieuw toeristische attracties. De belangstelling van de toeristen voor deze nieuwe tradities

neemt toe en leidt tot de acceptatie van toerisme door de plaatselijke bevolking (Niatu, 2007).

2.5.1.5 Adoptie

Tot slot kan adoptie plaatsvinden waarbij een deel van de lokale bevolking de cultuur van de toeristen, die voornamelijk de westerse cultuur is, gaat overnemen. Dit is vooral het geval bij de jongeren en meer geschoolde mensen in het gastland die het toerisme zien als een positieve factor van verandering in de samenleving. De volgende stap is dat zij die toeristische waarden, die eigen zijn aan de westerse cultuur, overnemen (Niatu, 2007).

Er is echter geen enkele maatschappij homogeen. Dit betekent dat combinaties van verschillende strategieën kunnen voorkomen omdat bewoners zich niet uniform blootstellen aan de voordelen van toerisme. Sommige bewoners halen er voordeel uit en staan bijgevolg positiever tegenover de cruise-industrie dan diegenen die er minder profijt uithalen. Dit zal ook hun copingstrategie bepalen. De mate van heterogeniteit binnen de lokale bevolking en de machtsstructuur binnen een beïnvloeden eveneens de reacties op het toerisme en de daaropvolgende strategieën. Zo zijn de jongeren bijvoorbeeld nieuwsgieriger en avontuurlijker, wat maakt dat ze meer kans hebben op contact met toeristen en eerder hun waarden gaan overnemen. Culturele verschillen binnen de lokale bevolking kunnen leiden tot gunstige of ongunstige reacties, afhankelijk van de gelijkenissen in de levensstijl van de bewoners met die van de toeristen. Hoe meer overeenkomsten er zijn in de levensstijl, hoe meer de bevolking zich zal aanpassen aan het toerisme. Aangezien de kosten en opbrengsten van het toerisme niet gelijkmatig verdeeld zijn, kan dit bovendien leiden tot machtsconflicten en interne conflicten, wat op zijn beurt kan leiden tot vijandigheid tussen verschillende groepen bewoners (Dogan, 1989; Niatu, 2007).

2.5.2 Model van Ap en Crompton

Een andere die dieper ingaat op de reacties van inwoners als gevolg van toerisme-ontwikkeling is die van Ap en Crompton (1993). Ze suggereert dat bewoners vier responsstrategieën kunnen hanteren om om te gaan met de toeristische aantallen en het gedrag van toeristen, afhankelijk van de mate waarin ze met hen in contact komen. Net als het Dogan-model (1989) stellen Ap en Crompton ook vast dat gemeenschappen niet homogeen zijn. Er zijn bijgevolg verschillende strategieën die bewoners kunnen gebruiken als reactie op de gevolgen van toerisme: omhelzing, tolerantie, aanpassing en terugtrekking. Deze vier strategieën worden vaak samen toegepast en na verloop van tijd zullen de bewoners van de ene naar de andere strategie verschuiven (Ap & Crompton, 1993; Niatu, 2007).

Volgens het model van Ap en Crompton omarmen de bewoners in de beginfase het toerisme. Naarmate het toerisme zich verder ontwikkelt, evolueren hun copingmechanismen naar tolerantie en terugtrekking. Dit model is vergelijkbaar met Doxey's (1976) Irritation index, die eerder in hoofdstuk 2.3 is besproken. De lokale bewoners omarmen het toerisme en verlangen naar meer toeristen omdat ze er economisch of cultureel baat bij hebben. Van zodra het toeristenaantal begint toe te nemen, vindt steeds meer contact plaats tussen de bewoners en toeristen en maakt acceptatie stilaan plaats voor tolerantie. Hoewel er sprake is van enige verstoring van hun dagelijks leven, hebben sommige bewoners geen bezwaar tegen het ongemak dat het toerisme met zich meebrengt. In plaats daarvan tolereren ze af en toe een verstoring, omdat ze de bijdrage van het toerisme aan hun gemeenschap erkennen. Om de negatieve gevolgen te voorkomen, passen sommigen aanpassingsstrategieën toe waarbij ze hun activiteiten elders plannen om gebieden te vermijden waar veel toeristen komen. Deze strategie is vergelijkbaar met de grensbeheerstrategie van Dogan (1989), waarbij bewoners die het toerisme tolereren de industrie passief accepteren. Tot slot kunnen in het model van Ap en Crompton sommige bewoners zich terugtrekken - wederom vergelijkbaar met de terugtrekkingsstrategie van Dogan, maar dan extremer - waarbij bewoners zich tijdelijk, fysiek of psychisch, uit het gebied verwijderen (Niatu, 2007).

2.5.3 Vergelijking van de modellen

Deze twee modellen hebben enkele overeenkomsten en verschillen met die van Doxey (1976) en Butler (1980) die besproken werden in hoofdstuk 2.3. Zowel Dogan en Ap en Crompton enerzijds als Doxey en Butler anderzijds erkennen dat geen enkele gemeenschap of bevolking homogeen is en dat dit bijdraagt tot de manier waarop bewoners reageren op de gevolgen van toerisme. Bovendien kunnen sommige strategieën tegelijkertijd worden toegepast of samengaan in verschillende omstandigheden. In deze modellen wordt ook vastgesteld dat, naarmate het toerisme zich ontwikkelt, de negatieve gevolgen op sociaal en milieugebied duidelijker merkbaar worden. De inwoners kunnen een andere kijk op toerisme hebben en daarop reageren, waarbij sommigen het toerisme kunnen aanvaarden omdat het leidt tot een heropleving van hun cultuur. Sommigen tolereren het omdat ze economisch afhankelijk zijn van het toerisme, maar zich toch kunnen terugtrekken om negatieve gevolgen te voorkomen. Anderen kunnen grenzen trekken, hetzij fysiek hetzij psychologisch, om toeristen te ontwijken (Niatu, 2007).

Het verschil tussen de twee modellen is dat Dogans model de focus legt op de negatieve gevolgen die voortkomen uit toerisme en hoe bewoners hiermee omgaan. Ap en Crompton gaan in hun model uit van de interactie tussen bewoners en toeristen, en de mate waarin dit hun gedrag bepaalt tegenover de toeristen. In het model Ap en Crompton omarmen bewoners aanvankelijk het toerisme wanneer de aantallen nog zeer laag zijn. Naarmate het aantal toeristen echter toeneemt en meer negatief gedrag waargenomen wordt, kunnen bewoners zich fysiek of psychisch terugtrekken uit het gebied om negatieve sociale gevolgen te voorkomen. Dogans model, aan de andere kant, erkent negatieve gevoelens in het beginstadium van de toerisme-ontwikkeling wanneer bewoners worden beïnvloed door de negatieve effecten van het toerisme. Terwijl sommige bewoners zich er actief tegen kunnen verzetten, kunnen anderen zich aanpassen aan deze negatieve gevolgen door hun traditionele cultuur nieuw leven in te blazen of hun grenzen te handhaven (Niatu, 2007).

Deze vier modellen geven ons heel wat kennis over hoe lokale bewoners kunnen omgaan met toerisme. Desalniettemin hebben geen van deze modellen gekeken naar

hoe bewoners omgaan met cruise-toerisme. De aard en omvang van de impact kan immers verschillen tussen cruise-toerisme en andere soorten toerisme. In het volgende deel wordt specifiek ingegaan op de houding van de lokale bewoners ten opzichte van de toeristen van cruiseschepen.

2.6 Houding van lokale bewoners tegenover cruisetoeristen

In 2011 doen E. J. Stewart, J. Dawson en D. Draper onderzoek naar de houding van lokale bewoners ten opzichte van cruisetoeristen in Canada. Zij konden zes verschillende houdingen tegenover het cruisetoerisme identificeren aan de hand van vier kenmerken. Op horizontale as van de figuur staan de zes verschillende types met daaronder hun eigenschappen. Op de verticale as bevinden zich de vier kenmerken (zie onderstaande figuur).

	I (a), (b), (c)	II	III	IV	V	VI (a), (b)
Support level	Supportive	Somewhat supportive	Marginally supportive	Marginally unsupportive	Somewhat unsupportive	Unsupportive
Activity level	Active	Neither active or passive	Passive	Passive	Neither active or passive	Active
Coping strategy	Embrace	Accept	Tolerate	Endure	Ignore	Dissent
Attitude	Positive	Somewhat positive	Marginally positive	Marginally negative	Somewhat negative	Negative

Figuur 4 Characteristics of Prototypical Resident 'Attitude Types'
Bron: (Stewart, Dawson, & Draper, 2011)

Het eerste kenmerk geeft het algemene niveau aan van de steun van de bewoners voor het toerisme in hun respectievelijke gemeenschap. Het tweede kenmerk, het activiteitsniveau, heeft betrekking op de variërende mate waarin deze steun duidelijk wordt gemaakt. Het derde kenmerk, de copingstrategie, verwijst naar verschillende manieren waarop bewoners hun bezorgdheid over de gevolgen van cruisetoerisme kunnen wegnemen. Bij het vierde kenmerk, de houding, gaat het om een algemene beoordeling van de houding van de bewoners ten opzichte van cruisetoerisme langs een positieve-negatieve as (Stewart, Dawson, & Draper, 2011).

Type I-individen steunen over het algemeen de cruisesector. Ze zijn bereid om de veranderingen die het toerisme met zich meebrengt te omarmen en zijn positief over potentiële toekomstige kansen. Dit type noemt men de 'liefhebbers'. Ondanks hun steun voor het toerisme zijn ze zich ook bewust van de negatieve aspecten en melden zij opbouwende kritiek op de gevolgen van het toerisme voor hun gemeenschap (Stewart et al., 2011).

De onderverdeling die de auteurs in de categorie type I maken, is noodzakelijk omdat sommige bewoners de algemene kenmerken van de categorie tot uitdrukking brachten, maar eerder passief in plaats van actief reageerden op het cruisetoerisme. Dit wordt type I (b) genoemd. Ook waren sommige bewoners met het label I (c) actief in hun ondersteuning van het cruisetoerisme (meestal tijdens hun werk), maar niet zo ondersteunend als die in de algemene cluster van type I, die I (a) wordt genoemd (Stewart et al., 2011).

Type II-personen zijn mensen die de cruise-industrie ondersteunen, maar met minder enthousiasme dan type I-personen, en voorzichtiger zijn voor de huidige en toekomstige ontwikkeling. Desalniettemin zijn deze personen bereid de gevolgen van de cruise-industrie te accepteren en zich over het algemeen positief op te stellen tegenover de sector. Type II-individueen worden ook als de 'gematigde enthousiastelingen' gezien. Deze personen zijn niet naïef over de gemengde gevolgen van cruisetoerisme voor hun gemeenschap (Stewart et al., 2011).

De personen van type III hebben een afkeer van bepaalde elementen van de cruisesector, maar zijn desondanks voorzichtig en tolereren het cruisetoerisme in stilte. De algemene houding kan worden omschreven als marginaal positief. Ze worden ook gezien als 'voorzichtige aanhangers' (Stewart et al., 2011).

De personen die als type IV worden beschouwd, staan grotendeels onverschillig tegenover de toeristische sector. Ze tonen weinig belangstelling voor deze branche en ondergaan de gevolgen ervan op passieve wijze. Hun algemene houding kan worden omschreven als marginaal negatief ten opzichte van het cruisetoerisme vanwege hun gebrek aan belangstelling. Het onderscheid tussen type III- en type IV-personen is belangrijk. Afhankelijk van de omstandigheden kunnen deze personen in één van beide categorieën vallen, aangezien zij neutraal zijn in hun mening over cruisetoerisme. Soortgelijke clusters zijn eerder gelabeld als de 'neutralen' (Stewart et al., 2011).

Type V-individueen zijn mensen die de cruise-industrie niet echt steunen en zich neerleggen bij het accepteren van iets wat ze niet goed vinden. Soms zijn deze individuen teleurgesteld over de effecten van het cruisetoerisme in hun respectievelijke gemeenschappen, maar negeren ze de situatie om conflicten te vermijden. Het is

waarschijnlijk dat deze individuen weinig hoop zullen zien in de toekomst van het cruisetoerisme. Dit houdingstype wordt gezien als de 'cynici' (Stewart et al., 2011).

De laatste groep, de type VI-individuen, zijn actief niet-ondersteunend voor het cruisetoerisme in hun gemeenschap en hebben een afkeer van de veranderingen die de industrie met zich meebrengt. Type VI-persoon hebben ook een hekel aan het cruisetoerisme als onderdeel van de toekomst van de gemeenschap. Deze individuen worden gezien als de 'tegenstanders'. De categorie type VI wordt opgesplitst in actief en passief. Bewoners die het cruisetoerisme niet ondersteunen maar wel actief bezig zijn (of waren) met het toerisme behoren tot type VI (a). Andere mensen die evenzeer negatief zijn ten opzichte van het toerisme maar geen associatie hebben met het toerisme worden gelabeld als type VI (b) (Stewart et al., 2011).

De factoren die de houding van de bewoners ten opzichte van toerisme beïnvloeden, kunnen onderverdeeld worden in extrinsieke en intrinsieke factoren. Onder extrinsieke factoren rekenen we: graad van toeristische ontwikkeling, niveau van de economische activiteit en de mate waarin het toerisme seizoensgebonden is. Onder de intrinsieke factoren behoren: het waargenomen evenwicht tussen positieve en negatieve effecten, geografische nabijheid van concentraties van activiteiten, plattelands-, stads- of kustgebied van de woonplaats, verblijfsduur, mate van toeristische concentratie, niveau van contact met toeristen, economische afhankelijkheid, afhankelijkheid van het toerisme en sociaal-demografische kenmerken van de bewoners. De acceptatie van de ontwikkeling van het toerisme door de lokale bewoners is van fundamenteel belang voor het succes en de duurzaamheid op lange termijn. Zo kan de negatieve houding van lokale gemeenschappen ervoor zorgen dat toeristen minder geneigd zijn om de bestemming opnieuw te bezoeken (Brida et al., 2012).

In het Middellandse Zeegebied vertegenwoordigt cruisetoerisme 12% van de hele toerisme-industrie. Dit is een erg groot aandeel en daarom kan het erg interessant zijn om te bekijken hoe de lokale bewoners daar met deze vorm van toerisme omgaan. Initieel kunnen lokale bewoners een positieve attitude hebben tegenover toeristen. Wanneer hun aantal echter stijgt, kan de lokale gemeenschap ongerust worden over de langetermijneffecten van het toerisme. De *Social Exchange*-theorie stelt dat wanneer de voordelen, die lokale bewoners halen uit de ontwikkeling van toerisme, groter zijn dan

de kosten, ze veel positiever staan ten opzichte van toerisme en ook meer geneigd zijn om verder uitbreiding te steunen (Ap, 1992).

In 2012 doen Brida et al (2012) een onderzoek naar de houding tegenover het cruisetoerisme van de inwoners van de stad Olbia (Sardinië) en Messina (Sicilië). Dit zijn twee aanloophavens op de grootste eilanden in het Middellandse Zeegebied. Uit de resultaten blijkt dat de respondenten de economische, ecologische en sociaal-culturele voordelen van cruisetoerisme erkennen en de verdere ontwikkeling ervan in hun woonplaats willen ondersteunen. Dit lijkt een bevestiging te zijn van eerder onderzoek van Brida et al in 2011 en 2012 in de stad Cartagena in Colombia.

Zo verwachten de inwoners van Olbia een positieve uitstraling van het cruisetoerisme, vooral op het gebied van sociale interacties en de waardering van de lokale traditie. Ze maken zich echter ook zorgen over de negatieve sociale effecten (bijvoorbeeld overbevolking en microcriminaliteit) en in het bijzonder over het milieu (bijvoorbeeld toename van vervuiling en afval en een algemene achteruitgang van het ecosysteem). Ook wordt er gevreesd dat veel van de economische welvaart zal gaan naar niet-lokale ondernemingen. Desondanks zien ze de cruisetoeristen toch vooral als een bron van inkomsten (Brida et al., 2012). In het model van Stewart et al. (2011) kunnen ze vooral gezien worden als type II-inwoners. Ze ondersteunen de cruise-industrie maar zijn toch voorzichtig naar de toekomst toe.

Ook de inwoners van Messina hebben over het algemeen een positief beeld van de ontwikkeling van het cruisetoerisme als het gaat om de verbetering van de economie en het erfgoed. Zo wordt onder andere de openbare infrastructuur van de stad verbeterd. Ook worden er allerlei extra jobs gecreëerd. Maar ze maken zich ook zorgen over de negatieve gevolgen die cruise-activiteiten kunnen hebben voor het milieu. Ook wordt er gevreesd dat heel wat publieke middelen naar ondersteuning van de cruise-industrie zullen gaan in plaats van naar transport of criminaliteitsbestrijding in de lokale gemeenschap. (Brida et al., 2012). Ook deze bewoners horen vooral tot type II-individen in het model van Stewart et al. (2011).

De studie toont, in overeenstemming met de *Social Exchange*-theorie, het bestaan aan van een positieve relatie tussen het persoonlijk belang van het toerisme en de houding

en ondersteuning van de lokale bevolking ten opzichte van het toerisme. Deze bevindingen helpen politici die proberen te begrijpen hoe ze meer overheidsmiddelen kunnen investeren in de cruise-industrie. Sommige lokale bewoners vrezen dat de voordelen van cruise-activiteiten waarschijnlijk in de zakken van externe ondernemers terecht zullen komen. Grote ondernemingen die actief zijn in de toeristische sector hebben een grotere kans om leidinggevend personeel te importeren dan kleine en middelgrote ondernemingen. Als grote bedrijven enerzijds de inkomsten van de publieke sector kunnen verhogen door een hoger belastingniveau, dan hebben deze bedrijven anderzijds de neiging om minder handel te drijven met lokale leveranciers. Om de lokale groei te bevorderen, zouden de beleidsmakers daarom een grotere participatie van lokale investeerders in de cruisesector moeten aanmoedigen. Dit creëert meer banen voor de lokale bevolking en stimuleert de economische banden met de lokale detailhandelaren en groothandelaren (Brida et al., 2012).

Volgens de onderzoeksresultaten moeten managers en politici bij de planning van de cruisebestemmingen de verschillende verwachtingen en percepties van de lokale belanghebbenden vanuit een marketingperspectief zorgvuldig analyseren. Bovendien moeten zij op basis van deze analyse interne marketing-/communicatieactiviteiten ontwikkelen om boodschappen te verspreiden die gericht zijn op het positieve evenwicht tussen de verschillende effecten van het cruisetoerisme. Hoe meer individuele voordelen de toeristische industrie kan opleveren voor de gemeenschap, hoe meer steun zij waarschijnlijk zal krijgen. Er moet echter worden benadrukt dat de politici bij de planning van de toekomstige ontwikkeling van het toerisme niet alleen moeten inspelen op de verwachtingen van de bewoners. Integendeel, ze moeten ook de totale kosten en inkomsten zorgvuldig afwegen. Objectieve maatregelen moeten afgewogen worden zoals het aantal werknemers en ondernemers in de cruisesector, de hoeveelheid financiële middelen die worden geïnvesteerd en nog moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur om de ontwikkeling van de cruisesector te ondersteunen (Brida et al., 2012).

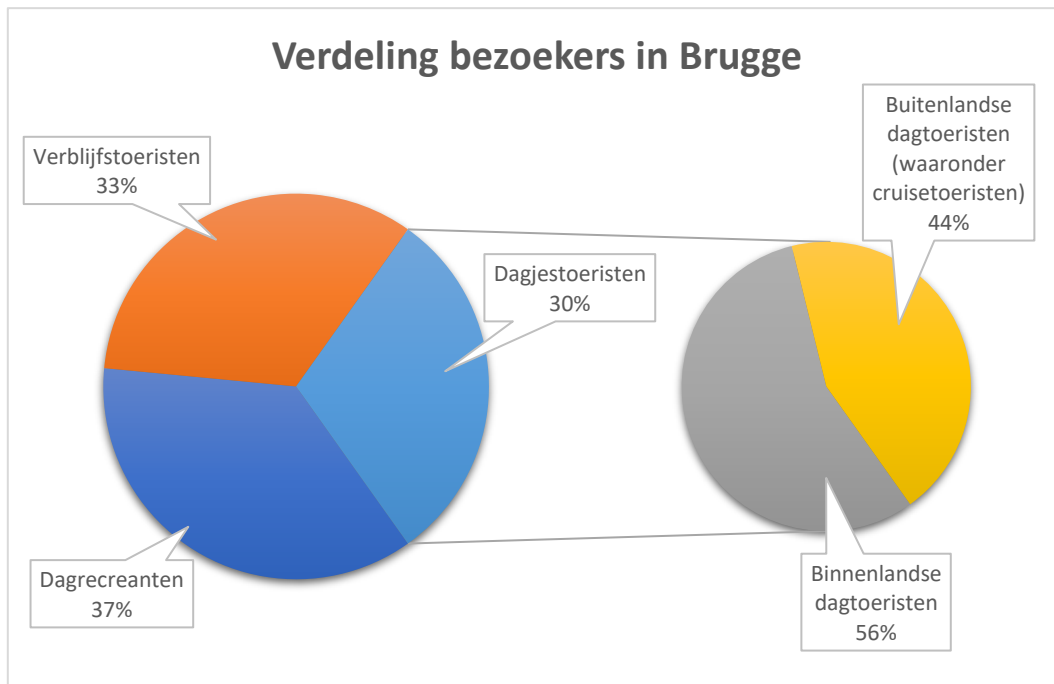
3 Cruisetoerisme in Brugge

3.1 Toerisme in Brugge

Volgens de strategische visienota van 'Visit Bruges' (2019) waren er in 2018 8,3 miljoen mensen die de historische binnenstad van Brugge bezochten. Dit waren er maar liefst een miljoen meer dan in 2017 en zelfs twee miljoen meer dan in 2016. Niet al deze mensen zijn echter toeristen. 1,2 miljoen van hen zijn dagrecreanten, wat betekent dat zij inwoners zijn uit de 17 omliggende gemeenten en bijgevolg niet meegerekend worden als toeristen.

De grootste groep onder de bezoekers is die van de dagtoeristen en die telt ongeveer 6 miljoen. Dit zijn bezoekers van buiten de 17 omliggende gemeenten die Brugge minstens één uur bezoeken voor recreatieve doelen. De dagtoeristen kunnen onderverdeeld worden in binnenlandse en buitenlandse toeristen en zij namen in aantal toe met maar liefst 36 % op twee jaar tijd. Het aandeel van de buitenlandse toeristen bedraagt 44% en neemt ieder jaar nog toe. Eén op drie van de buitenlandse toeristen zijn excursionisten die verblijven in een grote stad (bijvoorbeeld Amsterdam of Parijs) of op een cruiseschip. Zij hebben vaak minder tijd om Brugge te ontdekken en bezoeken enkel de toeristische trekpleisters. Het aantal buitenlandse excursionisten groeide afgelopen jaar met 147%. Op dit moment bedraagt het aandeel van die internationale excursionisten 10% van alle bezoekers in Brugge maar hun aandeel stijgt snel.

Naast de dagtoeristen zijn er de verblijfstoeristen die één of meerdere nachten in Brugge verblijven. Zij vertegenwoordigen slechts 1,1 miljoen van alle toeristen (Stad Brugge, 2019a).



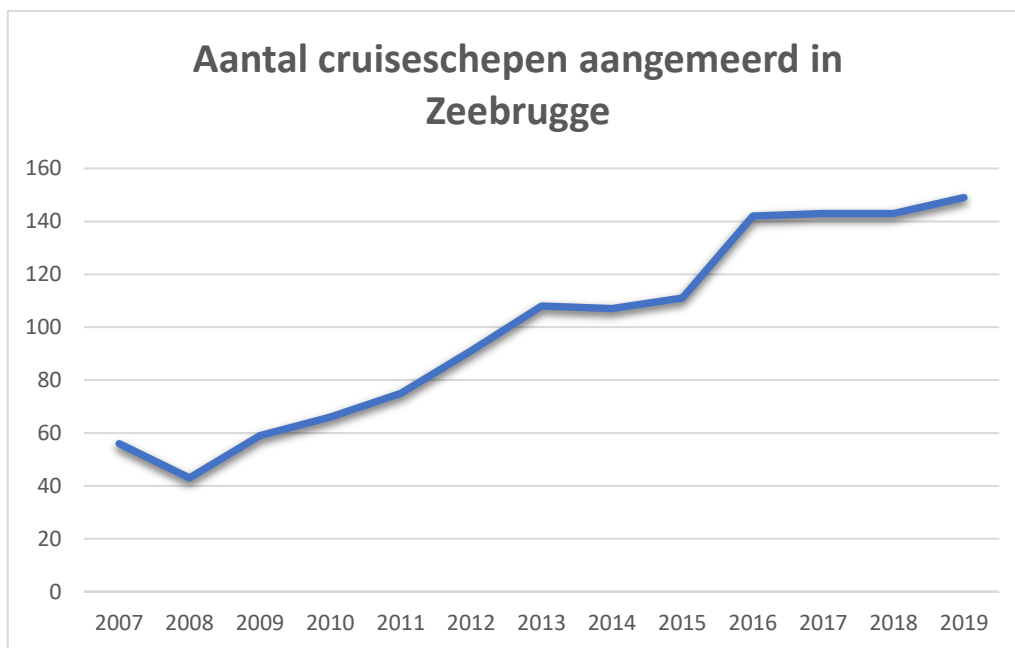
Figuur 5 Bezoekers in Brugge
Bron: Eigen werk

Dat de stad erg veel bezoekers trekt, blijkt ook uit de zogenaamde *crowd-index*. Dit is de ratio van het aantal bezoekers per 100 inwoners per dag. In 2018 bedroeg deze 120/100 (Stad Brugge, 2019a). Ondanks de hoge bezoekersaantallen, omarmt 76 procent van de Bruggelingen het toerisme en willen ze dat het belangrijk blijft in Brugge. Ongeveer 70 procent vindt dat de voordelen van het toerisme opwegen tegen de negatieve effecten. 78 procent van de Bruggelingen is van mening dat de stad het toerisme zou moeten blijven aanmoedigen (Stad Brugge, 2019a).

Negatieve effecten zijn voornamelijk de overlast en verkeersdrukte die toeristen creëren. Ongeveer 66% van de inwoners mijdt omwille van deze redenen de binnenstad. Ongeveer de helft van de inwoners, die zowel uit de binnenstad als de buitenwijken komen, geeft aan dat een toename van toerisme hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot spanningen tussen de bewoners en toeristen. Verder vindt ook bijna de helft van beide groepen dat het toerisme in Brugge overbelast is. Het merendeel van de bewoners aanvaardt meer overnachtingen en individuele toeristen, maar zou graag het aantal toeristen en groepsrondleidingen zien dalen in de toekomst (Peltier, 2017; Stad Brugge, 2019a; Toerisme Vlaanderen, 2020).

3.2 Evolutie cruisetourisme

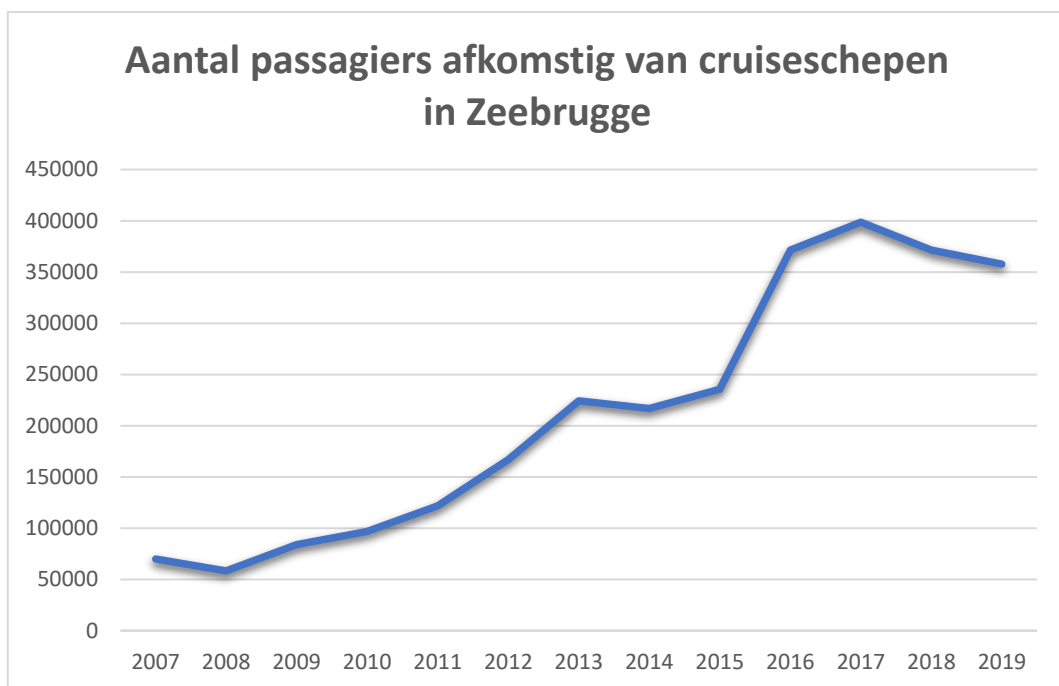
De laatste tien jaar is de cruise-industrie wereldwijd enorm gestegen. Ook in Zeebrugge meren er de laatste jaren opvallend meer cruiseschepen aan in vergelijking met de jaren voordien. Zo meerden er in 2008 43 cruiseschepen aan in de haven van Zeebrugge. Twee jaar later was dit aantal al gestegen naar 66 cruises. Ook in 2012 en 2014 was er een sterke stijging te merken en meerden er respectievelijk 91 en 107 cruiseschepen. Sinds 2016, wanneer er maar liefst 142 cruiseschepen de Belgische haven aandeden, is het aantal cruiseschepen dat in Zeebrugge aanmeert wat gestagneerd (Slegers, 2020; Weyts, 2018, 2019). Volgens D. Dewulf, directeur en toerismemanager van 'Visit Bruges', zou dit onder andere komen door de beperking die de stad heeft opgelegd waardoor er nog maar twee cruiseschepen per dag mogen aanmeren (persoonlijke communicatie, 20 April, 2020).



Figuur 6 Evolutie cruiseschepen in Zeebrugge
Bron: Eigen werk

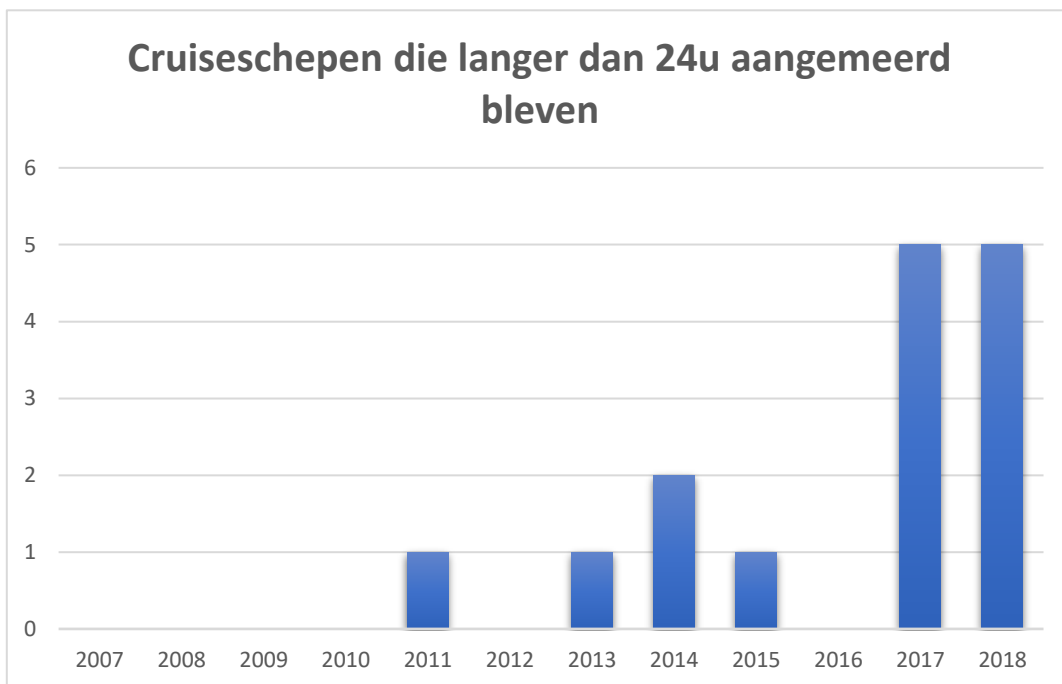
Doordat het aantal cruiseschepen dat in Zeebrugge aanmeert enorm is toegenomen, is het aantal passagiers die de schepen aanvoeren vanzelfsprekend ook enorm gestegen. In 2008 werden 58.307 cruise-passagiers vervoerd. Drie jaar later was dit al meer dan verdubbeld en vervoerden de schepen 121.722 passagiers naar Zeebrugge. Deze stijging bleef zich afgelopen jaren voortzetten en in 2018 werden er maar liefst 371.487 passagiers vervoerd. Dit bedraagt een stijging van maar liefst 583% tegenover tien jaar

eerder. Deze stijging is opvallend veel groter dan de stijging die het aantal cruiseschepen doormaakte. Dit komt doordat de cruiseschepen steeds groter worden en dus steeds meer passagiers kunnen vervoeren (Declercq, 2018; Port of Zeebrugge, 2019a; Weyts, 2018, 2019). Het is evenwel belangrijk om te vermelden dat niet alle cruisetoeristen die naar Zeebrugge vervoerd worden ook effectief van boord gaan, laat staan de stad Brugge bezoeken. D. Dewulf schat dat ongeveer 70% van de cruisepassagiers die van boord gaan de stad Brugge bezoeken. In 2017 zouden 60.789 passagiers, afkomstig van cruiseschepen aangemeerd in Zeebrugge, de stad hebben bezocht (persoonlijke communicatie, 20 april 2020).



Figuur 7 Evolutie cruisepassagiers in Zeebrugge
Bron: Eigen werk

Verder is het ook belangrijk om te vermelden dat het aantal cruiseschepen dat langer dan 24u aangemeerd is, erg beperkt blijft. Zowel in 2017 en 2018 bleven er slechts vijf schepen langer dan 24u in de haven. Dit is duidelijk meer dan de jaren ervoor vermits er in de periode tussen 2007-2016 in totaal slechts vijf cruiseschepen langer aangemeerd waren. Maar dit aantal blijft toch erg laag ten opzichte van het grote aantal cruiseschepen die de haven bezoeken.



Figuur 8 Evolutie cruiseschepen aangemeerd langer dan 24u in Zeebrugge
Bron: Eigen werk

3.3 Maatregelen

Om de negatieve effecten en de sociale impact van het cruisetoerisme zoveel mogelijk te beperken, neemt de stad maatregelen. Het belangrijkste concept is simpelweg om zoveel mogelijk cruisetoeristen te verspreiden in tijd en ruimte. De spreiding in tijd wordt verwezenlijkt door per dag maximaal nog maar twee cruiseschepen te laten aanmeren in Zeebrugge. Op deze manier wil de stad het aantal cruisetoeristen in de drukke weekends beperken en wil het de rederijen aansporen om meer cruises te laten aanmeren in de rustige periodes zoals het eerste kwartaal van het jaar. Om het stadscentrum van de grote druk te ontlasten, zet de stad meer in op het spreiden van de toeristen. Zo mogen er per cruiseschip slechts negen bussen, die beschikken over een capaciteit van 50 toeristen, vertrekken naar het centrum van de stad. Eén busmaatschappij mag deze dienst leveren en mag als enige de terminal betreden. De regeling geldt wel niet voor excursies die vooraf werden vastgelegd. Op deze manier worden andere steden zoals Gent, Brussel, Antwerpen, Ieper of de kustgemeenten ook aantrekkelijker en is er een betere spreiding van de toeristen en kunnen meerdere

gebieden profiteren van het cruisetoeisme (Declercq, 2018; Heirwegh, 2014; Stad Brugge, 2019a; Theuns, 2018).

Natuurlijk zijn er ook andere opties voor de toeristen om naar Brugge te gaan. Zo kunnen organisatoren vanaf een andere plaats bussen inleggen naar Brugge. Toch is dat volgens de voormalige burgemeester en havenvoorzitter van Brugge Renaat Landuyt geen probleem (Theuns, 2018). Verder kunnen de toeristen ook kiezen om met een taxi naar Brugge te gaan. Aan de terminal zijn er 19 taxibanen beschikbaar. Ook is het mogelijk om de shuttlebus naar het station van Blankenberge te nemen. Van daaruit is het dan mogelijk om per bus of trein naar allerlei steden zoals Brugge, Gent en Brussel. Tot slot is vlakbij de cruiseterminal ook de kusttram aanwezig. Die rijdt tussen de Panne en Knokke-Heist zodat alle kustgemeenten ook beschikbaar zijn (Meijers Interactive, 2020; Port of Zeebrugge, 2019b).

Een andere belangrijke maatregel bestaat erin om de gemiddelde verblijfsduur van de cruisetoeristen te verlengen. De stad Brugge en de haven van Zeebrugge werken hiervoor samen en willen dit bereiken door van de haven een zogenaamde *turnaround*-haven of inscheephaven te maken. Dit is een haven waar een cruiseschip de reis kan aanvangen en eindigen en waar passagiers dus gemakkelijk kunnen inschepen en ontschepen. Dit werd mogelijk gemaakt door de bouw van de nieuwe cruiseterminal en doordat de meeste cruiseschepen die in Zeebrugge aanmeren elke week dezelfde route met dezelfde havens aanlopen. Voor de stad zou dit een enorm voordeel opleveren aangezien passagiers, voor of na de cruise, enkele nachten in Brugge kunnen verblijven. Volgens onderzoek spenderen cruisetoeristen in een passagehaven gemiddeld €50, in een inscheephaven is dit gemiddeld €100 (Heirwegh, 2014; Mauroo, 2018; Stad Brugge, 2019b). Ook voor de haven zelf genereert dit veel meer inkomsten, onder andere door de hogere uitgaven van rederijen in de haven, zoals bijvoorbeeld het inslaan van provisies en het gebruik van check-in-en bagagefaciliteiten (Heirwegh, 2014).

Tot slot gaan er heel wat stemmen op om een taks voor cruisetoeristen in te voeren in Brugge als maatregel om de cruisetoeristen meer te laten bijdragen. De gevolgen van dergelijke taks zijn moeilijk in te schatten en het is ook perfect mogelijk dat ze hun doel volledig missen. Zoals eerder aangehaald in hoofdstuk 2.2 voerde Amsterdam bijvoorbeeld dergelijke taks in. Maar de maatregel mist zijn effect doordat heel wat

schepen in naburige havens aanmeren. De taks levert niet veel op en veel cruisetoeristen worden nu met bussen vanuit die nabijgelegen havens aangevoerd naar Amsterdam zodat er ook nog eens meer verkeersdrukte ontstaat. Verder is het ook niet bewezen dat andere dagjesmensen in Brugge veel meer uitgeven dan de cruisetoeristen. Ook door de nabijheid van andere havens zou de taks ervoor kunnen zorgen dat rederijen minder in Zeebrugge zouden aanmeren (Parez, 2019; Vanbrussel, 2019). Uit een persoonlijk gesprek met D. Dewulf, toerismemanager en directeur van 'Visit Bruges', blijkt dan ook dat een taks voor cruisetoeristen voorlopig niet aan de orde is.

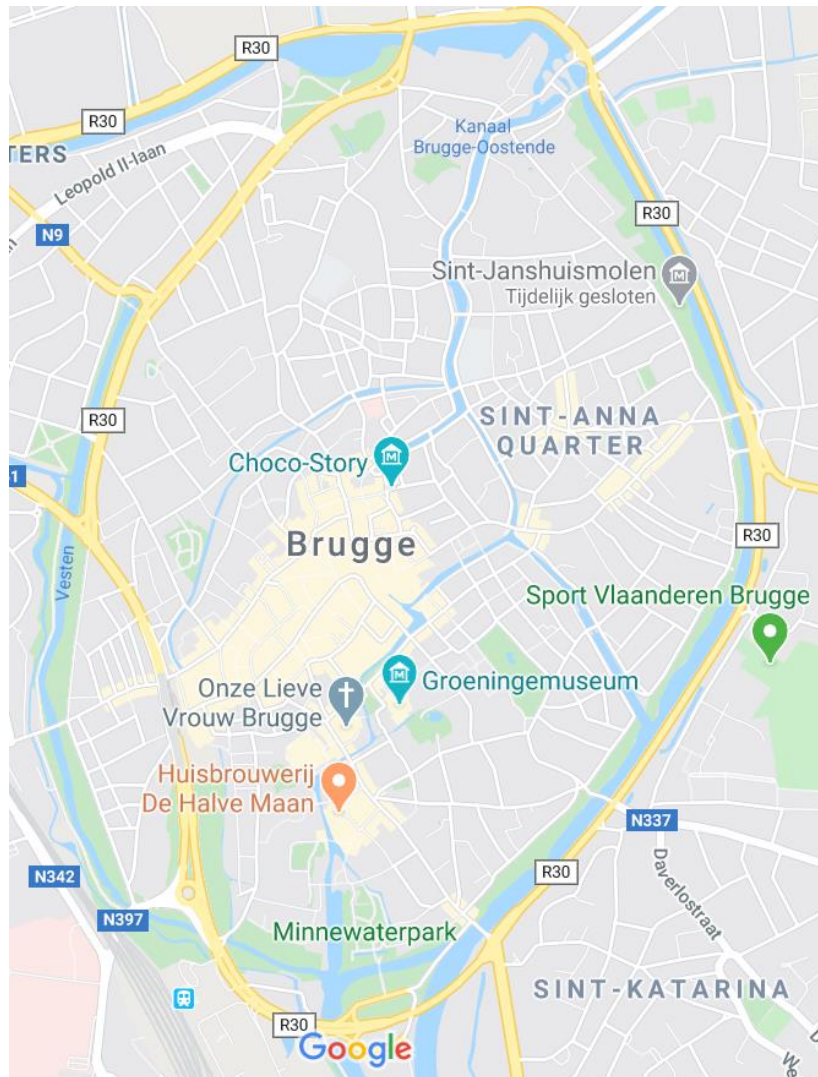
4 Het onderzoek

Uit hoofdstuk 2 blijkt dat de attitude van lokale bewoners ten opzichte van cruisetoeristen voor een groot deel afhankelijk is van de economische voordelen die ze voor hen opleveren. Er is daarom gekozen om een andere enquête af te nemen bij de handelaars dan bij de lokale bewoners. De cruisetoeristen worden door de handelaars gezien als klanten en kunnen bijgevolg een andere sociale impact ondervinden dan de gewone bewoners.

In de enquêtes wordt onderscheid gemaakt tussen het centrum van Brugge en de buitenwijken. Zoals men in figuur 9 kan zien, worden deze van elkaar gescheiden door de ring rond Brugge ofwel de R30.

Verder wordt er in de enquêtes ook gepeild naar hoe de handelaars en lokale bewoners de impact van de cruisetoeristen op de stad waarnemen en hoe ze deze zelf ondervinden. Ook wordt er nagegaan of ze zich aanpassen aan deze toeristen en wordt hun mening over enkele (bijkomende) maatregelen gevraagd.

Bij sommige vragen van de enquêtes is er bijkomende uitleg gevraagd. De respondenten konden hun mening dan verder verklaren.



Figuur 9 Kaart Brugge
Bron: Google maps (2020)

4.1 Resultaten enquête 1: handelaars

Via e-mailadressen die online beschikbaar zijn, werd er een mail gestuurd naar een 100-tal winkels en horecazaken gesitueerd in Brugge. Het was immers niet toegestaan om persoonlijk enquêtes af te nemen in Brugge omwille van de COVID-19 maatregelen. De handelszaken situeren zich allen in het kerngebied van Brugge vermits dit de plaats is waar de meeste toeristen van cruiseschepen komen. In dat gebied waren er in 2018 1167 zaken. Die bestaan vooral uit horeca (34,53%), chocolatiers (4,63%), souvenirwinkels (4,28%) en kledingwinkels (11,91%) (Annys & Snick, 2020).

Heel wat van die winkels kregen het verzoek om de enquête in te vullen. In totaal werd de enquête 23 keer ingevuld. Zeven respondenten vulden de vragenlijst echter niet volledig in waardoor ze niet mee in de resultaten konden worden verrekend. De resultaten zijn dus gebaseerd op de 16 enquêtes die volledig werden ingevuld.

Vermits de enquête online en anoniem werd ingevuld is het onmogelijk om te weten welke handelaars er hebben deelgenomen aan de enquête. Dit is een belangrijke opmerking omdat sommige zaken meer afhankelijk zullen zijn van de toeristen van cruiseschepen dan andere. Er werd in deze thesis echter niet onderzocht welke winkels meer of minder afhankelijk zijn van de cruisetoeristen maar het is belangrijk om dit gegeven in het achterhoofd te houden. Verder is de omvang van de steekproef relatief klein waardoor men enkel voorzichtige bevindingen kan opmerken.

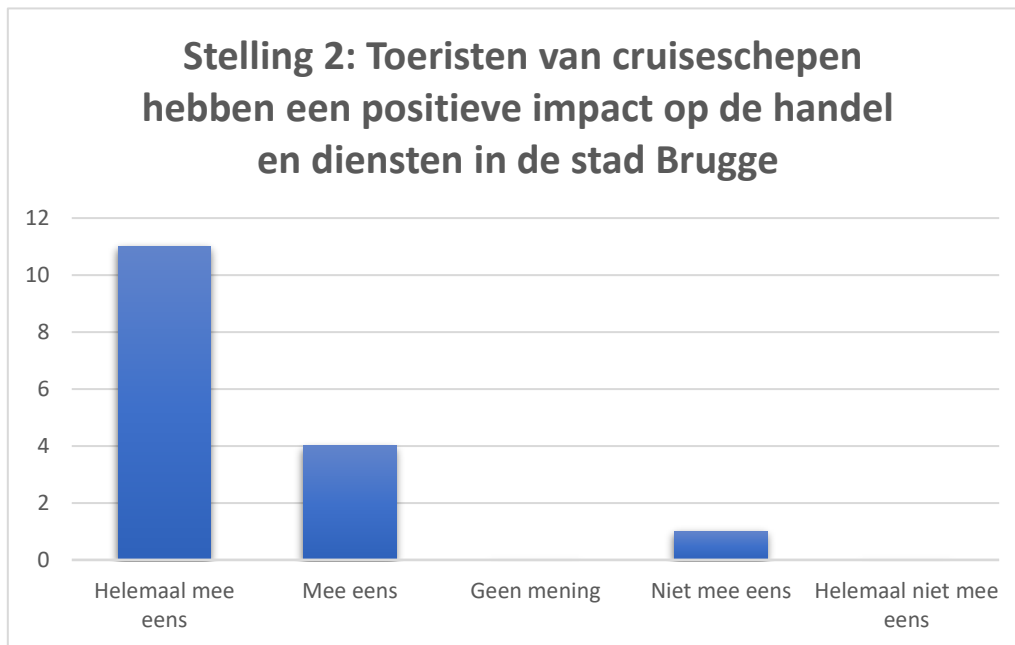
4.1.1 Stelling 1



Figuur 10 Resultaten enquête 1 stelling 1
Bron: Eigen werk

Om toch zeker te zijn dat alle handelaars zich in en rond het centrum van de stad zouden bevinden, werd bovenstaande vraag gesteld. Bij alle handelaars die de enquête hebben ingevuld, bevond hun zaak zich binnen de R30 rond Brugge. Dit is belangrijk vermits de cruisetoeristen vaak enkel het centrum van de stad bezoeken en dus zelden zich buiten de ring begeven. Deze handelaars komen dus het meest in contact met deze toeristen.

4.1.2 Stelling 2



Figuur 11 Resultaten enquête 1 stelling 2
Bron: Eigen werk

Bijna alle handelaars zijn het erg eens met deze stelling. De meeste handelaars zien de toeristen als een bron van inkomen. Dit valt ook duidelijk te merken in enkele opmerkingen:

“Cruise toeristen zijn voor ons een stuk van onze omzet.”

“Het is onmogelijk om een souvenirwinkel te runnen zonder cruisetoeristen.”

“De toeristen die van een cruiseschip komen, hebben een beperkte tijdsperiode in Brugge. Die tijd besteden ze door efficiënt te bezoeken en te shoppen. Velen onder hen beslissen snel in hun aankopen en kopen vaak meer.”

“Meer omzet voor elke winkel. Echter wel dikwijls een ander soort toeristen dan we wensen.”

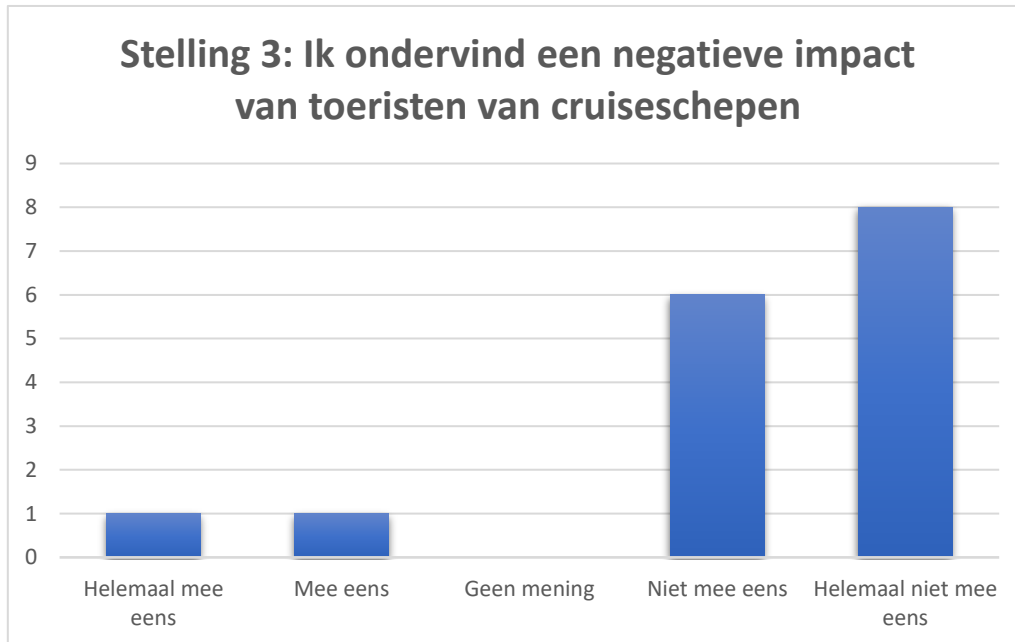
“Meer toeristen naar Brugge brengt ook meer potentiële klanten met zich mee.”

“Ze hebben maar 1 dag Brugge te bezoeken en kopen dan souvenirs en proeven graag iets van lokale producten (bier, chocolade, wafels, ...)”

“Doen de stad leven: zowel sociaal als economisch.”

“De omzet gegenereerd door cruiseklanten heeft een positieve impact op de werkgelegenheid.”

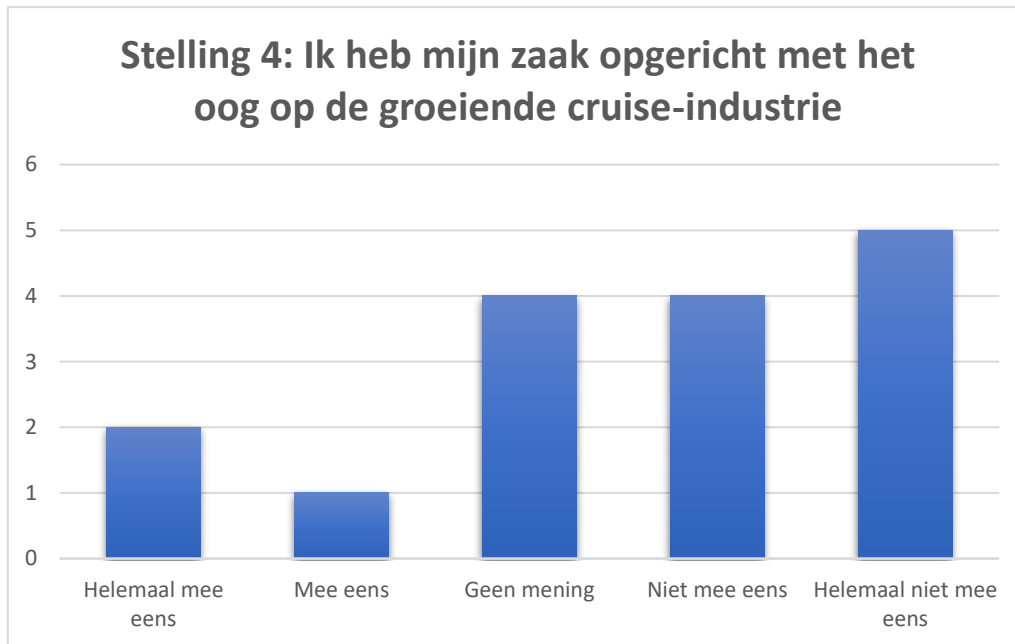
4.1.3 Stelling 3



Figuur 12 Resultaten enquête 1 stelling 3
Bron: Eigen werk

In stelling 3 zien we de resultaten van de vorige stelling bevestigd. De overgrote meerderheid van de respondenten ondervindt geen negatieve impact van de cruisetoeristen.

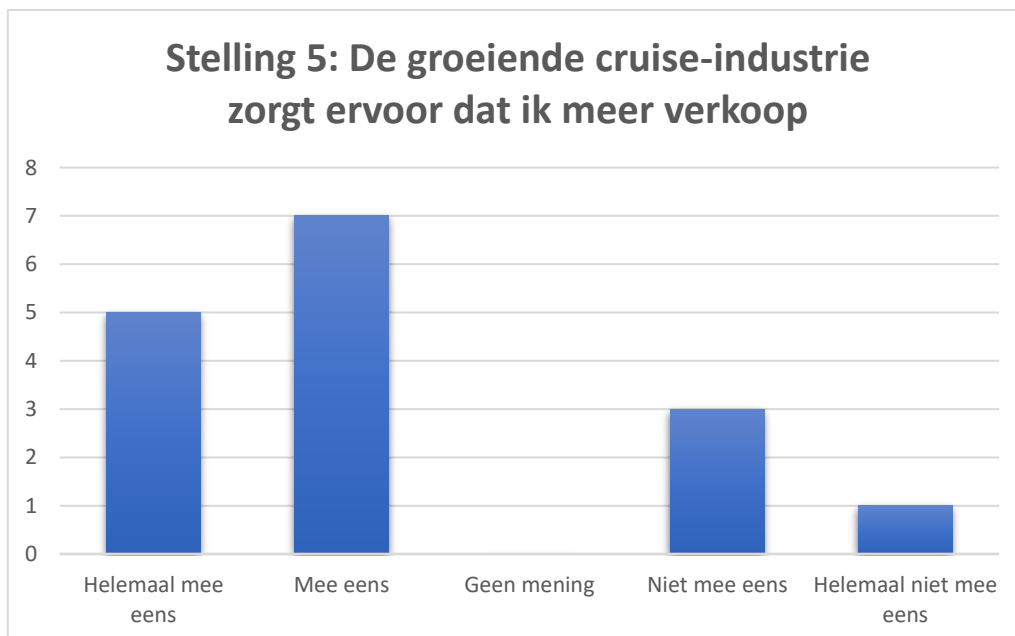
4.1.4 Stelling 4



Figuur 13 Resultaten enquête 1 stelling 4
Bron: Eigen werk

Bij bovenstaande figuur zijn de opinies verdeeld maar kan men zien dat de meerderheid van de handelaars hun zaak niet specifiek hebben opgericht voor de cruisetoeristen.

4.1.5 Stelling 5



Figuur 14 Resultaten enquête 1 stelling 5
Bron: Eigen werk

De resultaten van stelling 5 geven duidelijk aan dat de meeste handelaars meer verkopen dankzij de cruisetoeristen. Slechts drie handelaars zijn het niet eens met de stelling en één handelaar is het helemaal niet eens met de stelling. Dit bevestigt ook opnieuw de resultaten van stelling 2 doordat ze meer kunnen verkopen dankzij de toeristen.

4.1.6 Stelling 6



Figuur 15 Resultaten enquête 1 stelling 6

Bron: Eigen werk

In bovenstaande figuur kan men zien dat bijna alle handelaars dit een vereiste vinden. Slechts één handelaar is het hier helemaal niet mee eens. In een toeristische stad is het natuurlijk erg belangrijk dat het personeel kan communiceren met verschillende nationaliteiten.

Na deze stelling werd nog de volgende bijvraag gesteld: *Heeft u andere vereisten voor uw personeel met het oog op toeristen van cruiseschepen?*

Enkele respondenten antwoordden met onderstaande quotes:

“Iedere klant wordt op dezelfde manier behandeld of die nu cruisetoerist, dagtoeristen, verblijfstoerist of vaste klant is.”

“De algemene vereisten, vooral vriendelijkheid en de toeristen informeren over ons product.”

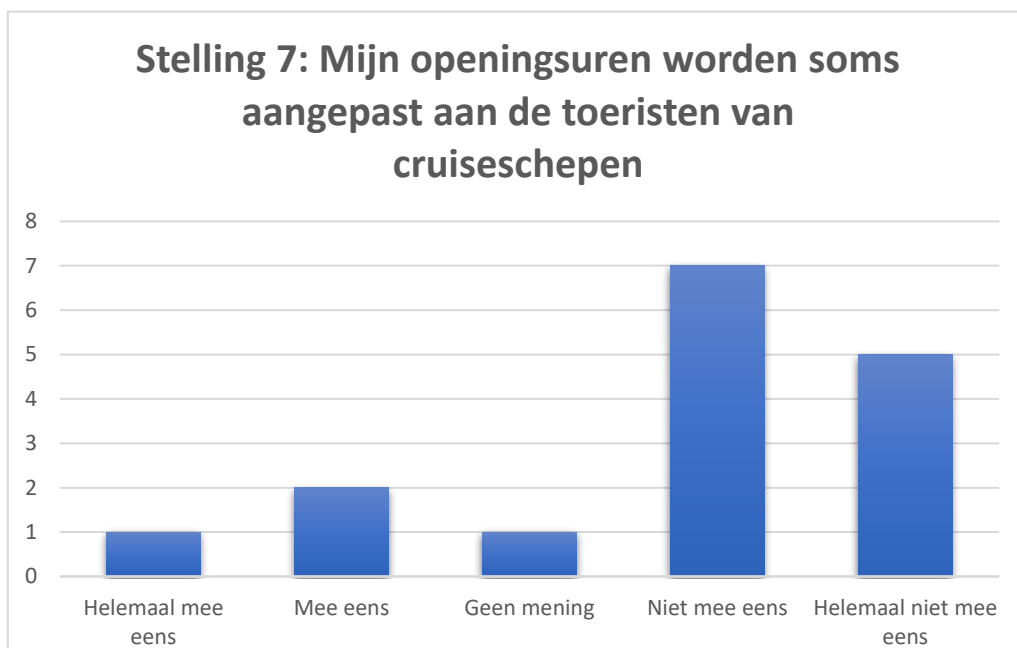
“In mijn zaak is een spaanssprekend personeel heel belangrijk.”

“Commercieel gevoel en alle andere talen zijn extra.”

“Voornamelijk klantvriendelijkheid blijft het belangrijkste.”

“Iets over Brugge kunnen vertellen als mensen vragen hebben.”

4.1.7 Stelling 7

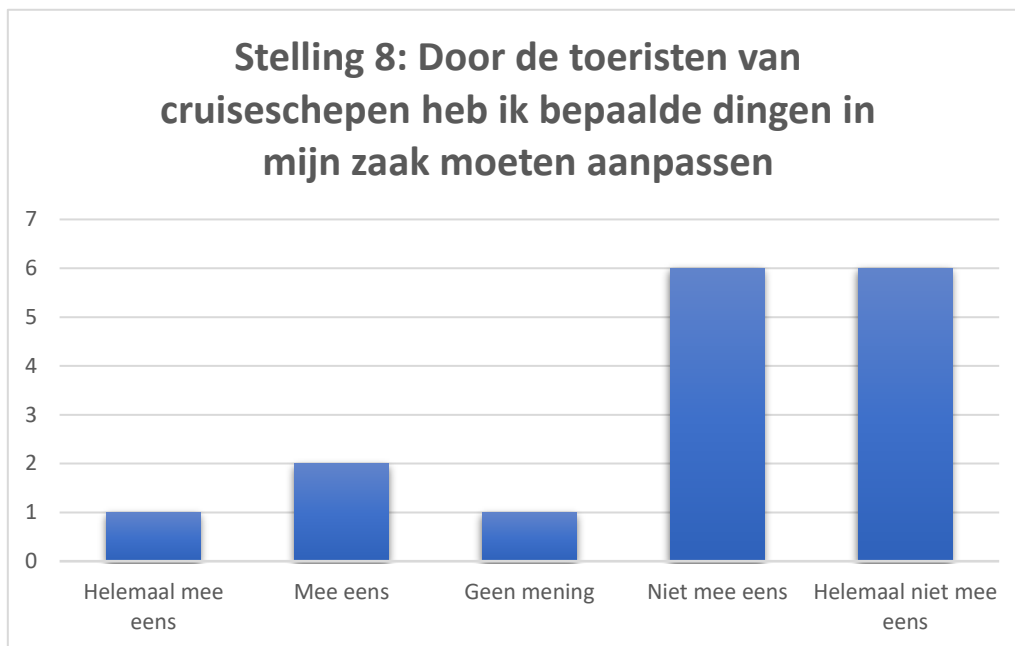


Figuur 16 Resultaten enquête 1 stelling 7

Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 7 ziet men dat de meeste handelaars hun openingsuren niet echt aanpassen aan de toeristen afkomstig van cruiseschepen. Eén handelaar is het echter helemaal eens met deze stelling en twee handelaars zijn het eens.

4.1.8 Stelling 8



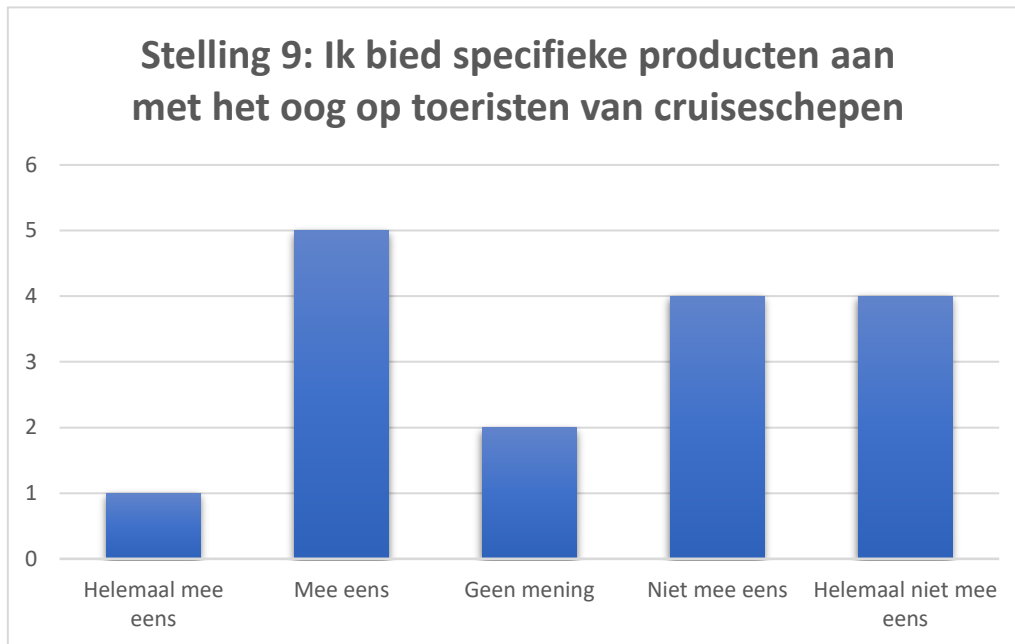
Figuur 17 Resultaten enquête 1 stelling 8
Bron: Eigen werk

Op bovenstaand figuur kan men zien dat de meeste handelaars het niet nodig achten om hun zaak aan te passen aan cruisetoeristen. Eén handelaar was het echter wel helemaal eens met de stelling. Hij voegde er volgende commentaar bij:

“De meeste artikelen in mijn winkel worden enkel gekocht door cruisetoeristen. Belgen hebben er geen interesse in.”

Ook de twee andere respondenten gaven aan dat ze bepaalde dingen in hun zaak hebben aangepast. Zo schreef een handelaar dat hij meeneemgerechten is beginnen verkopen met het oog op cruisetoeristen vermits zij meestal gehaaster zijn. Een andere handelaar voorzag dan weer proefplankjes met uitleg in het Engels om de cruisetoeristen zo te verleiden om eten te kopen.

4.1.9 Stelling 9

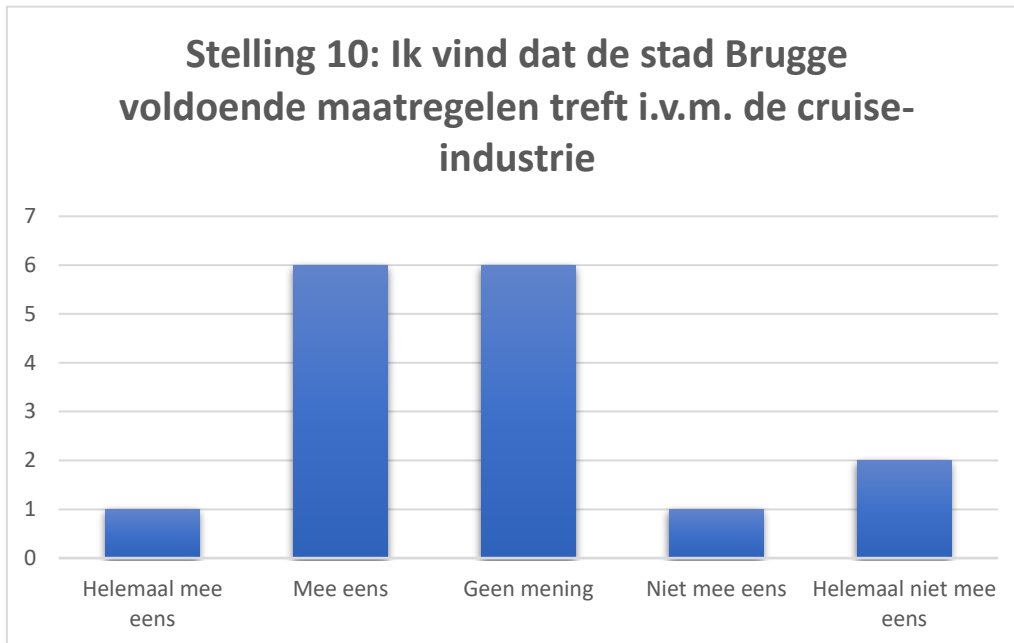


Figuur 18 Resultaten enquête 1 stelling 9
Bron: Eigen werk

In figuur 18 kan men zien dat de meningen goed verdeeld zijn. Slechts één handelaar is het helemaal eens met de stelling en schrijft in de opmerkingen dat hij tabak, kant, tapijten, magneten, sleutelhangers en t-shirts verkoopt die specifiek gericht zijn op de cruisetoeristen. Vijf ondernemers zijn akkoord met de stelling en hebben speciale aanbiedingen gericht aan toeristen: pakket aanbiedingen, reisbestendige artikelen, producten met een langere houdbaarheidsdatum, een ruim gamma aan Belgische bieren, etc.

Acht handelaars zijn het niet eens met de stelling en bieden geen specifieke producten aan die gericht zijn op cruisetoeristen.

4.1.10 Stelling 10



Figuur 19 Resultaten enquête 1 stelling 10
Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van figuur 19 zijn er zeven respondenten die het eens tot helemaal eens zijn met de stelling. Zo schrijft er een handelaar: *“Toeristen van cruiseschepen zorgen niet voor overlast! We zijn blij dat ze naar Brugge komen, hoe meer toeristen hoe beter.”* Zes respondenten geven aan geen mening te hebben. Maar ook drie handelaars zijn het niet eens met de stelling waarvan twee het helemaal niet eens zijn. Enkele opmerkingen die zij geven zijn: *“Uren aanpassen. Boten verplichten langer te blijven.”* en *“Stoppen met het beperken van cruiseschepen.”*. Zij geven dus duidelijk aan dat de stad moet proberen om net nog meer cruisetoeristen naar de stad te brengen en ze langer te laten verblijven. Zo hebben de handelaars natuurlijk meer potentiële klanten en inkomsten.

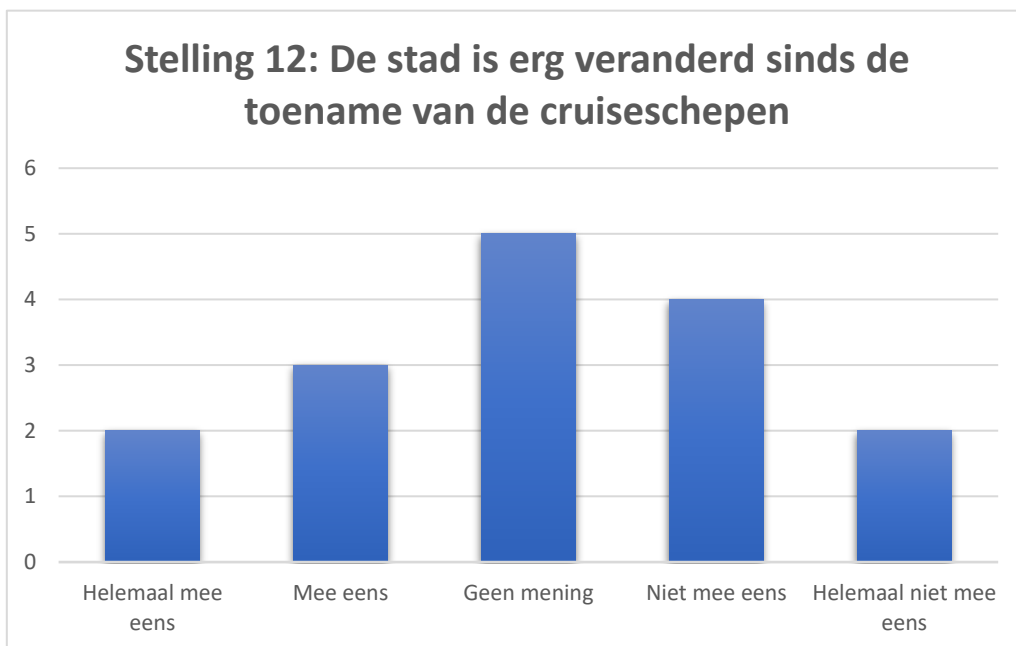
4.1.11 Stelling 11



Figuur 20 Resultaten enquête 1 stelling 11
Bron: Eigen werk

Op stelling 11 antwoorden de handelaars duidelijk dat ze het niet eens zijn met de stelling. Slechts één respondent ergert zich aan de cruisetoeristen. Vier respondenten reageren neutraal maar de overgrote meerderheid geeft aan zich niet te ergeren aan deze toeristen.

4.1.12 Stelling 12

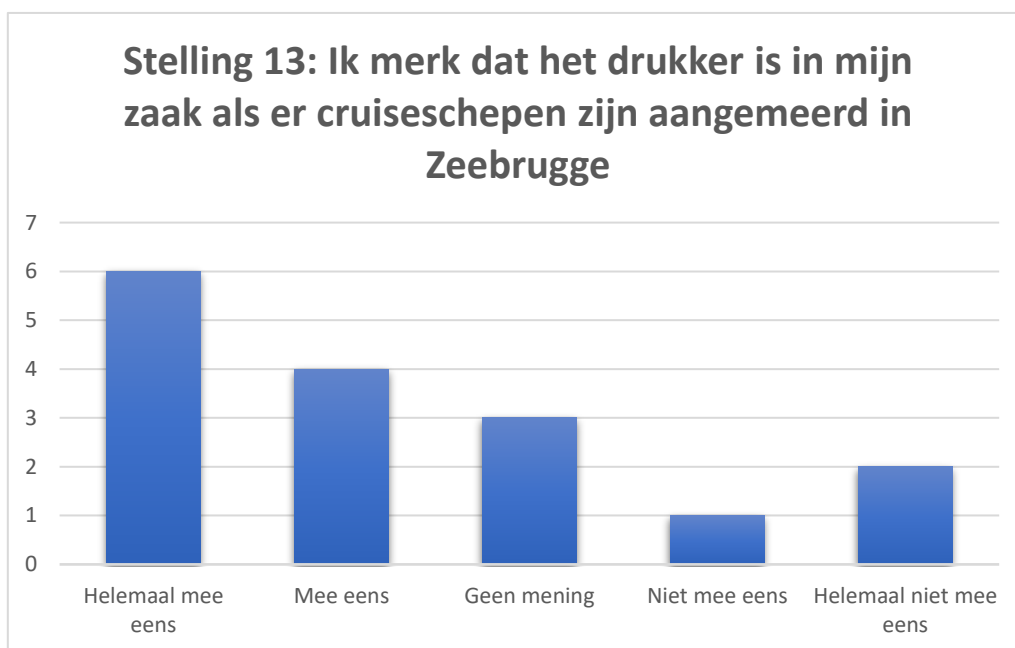


Figuur 21 Resultaten enquête 1 stelling 12
Bron: Eigen werk

Bij stelling 12 zijn de antwoorden van de respondenten erg verdeeld. Vijf zijn het eens tot helemaal eens met de stelling en vinden dat de stad erg veranderd is sinds de toename van de cruiseschepen. Verder zijn er zes andere respondenten zijn het niet eens met de stelling. Vijf handelaars zijn neutraal in hun mening.

Een belangrijke parameter die het antwoord op deze vraag kan beïnvloeden is de duur van hoelang de zaak al bestaat. Hebben de ondernemers het tijdperk voor de drukte van de cruiseschepen nog gekend of bestaat de zaak nog maar enkele jaren?

4.1.13 Stelling 13



Figuur 22 Resultaten enquête 1 stelling 13
Bron: Eigen werk

In **figuur 22** kan men opmerken dat bij de meerderheid van de handelaars het opmerkelijk drukker is wanneer er cruiseschepen zijn aangemeerd. Slechts drie respondenten zijn het niet eens tot helemaal niet eens met de stelling.

4.1.14 Stelling 14



Figuur 23 Resultaten enquête 1 stelling 14

Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 14 kan men zien dat bijna alle respondenten vinden dat cruisetoeristen een ander koop- en/of consumptiegedrag hebben. Slechts twee respondenten zijn het helemaal niet eens met de stelling.

Uit onderstaande reacties van de respondenten die het wel eens of helemaal eens waren met de stelling, blijkt dat ze vaak sneller en impulsiever kopen. Dit komt natuurlijk doordat ze maar een beperkte tijd in de stad kunnen doorbrengen.

“Durven dikwijls wel grotere hoeveelheden kopen. Meer dan mensen die van ver komen per vliegtuig.”

“Ze hebben minder tijd en spenderen impulsiever”

“Lopen helaas te vaak een gids achterna die hen in bepaalde winkels duwt.”

“Ze beslissen sneller en kopen soms meer. Op het einde van het jaar komt zelfs de bemanning van het schip hun inkopen doen.”

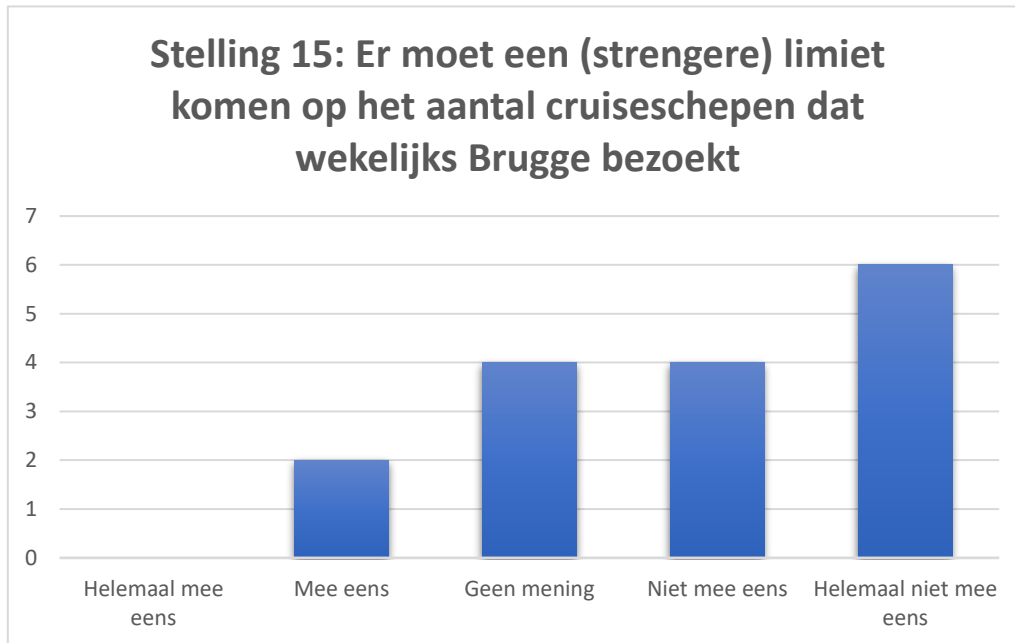
“Cruisetoeristen gaan vlugger souvenirs kopen en niet per se lokale horeca zaken opzoeken, doordat ze maar een beperkt aantal uur hier zijn.”

“Meer snelle consumptie.”

“Ze hebben maar een beperkte tijd en willen die zo goed mogelijk benutten.”

“Het zijn makkelijke, blije klanten in vakantiestemming.”

4.1.15 Stelling 15

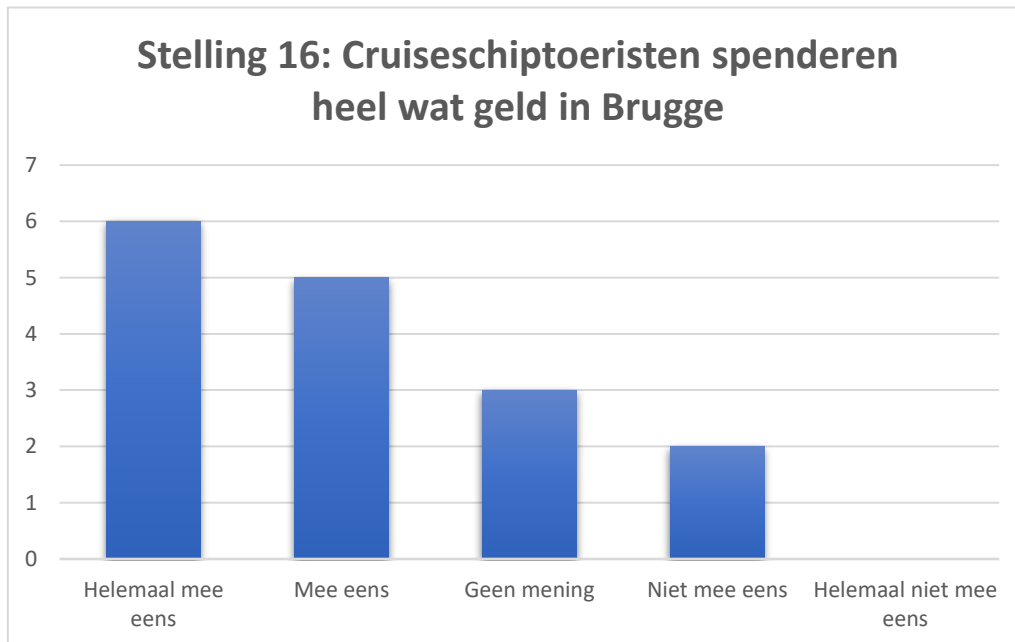


Figuur 24 Resultaten enquête 1 stelling 15

Bron: Eigen werk

Ook in de resultaten van stelling 15 kan men zien dat de meerderheid van de respondenten liever meer cruiseschepen ziet komen en zeker niet minder. Slechts twee respondenten zijn het eens met de stelling en willen een (strengere) limiet op het aantal cruiseschepen. Vier ondernemers onthouden zich van een mening.

4.1.16 Stelling 16



Figuur 25 Resultaten enquête 1 stelling 16
Bron: Eigen werk

Op figuur 25 kan men zien dat zes respondenten het helemaal eens zijn met bovenstaande stelling. Ook vijf andere zijn het eens en vinden dat cruisetouristen heel wat geld spenderen. Dit bleek ook al uit de reacties van enkele handelaars bij stelling 14 waar ze stelden dat cruisetouristen vaak meer en impulsiever kopen.

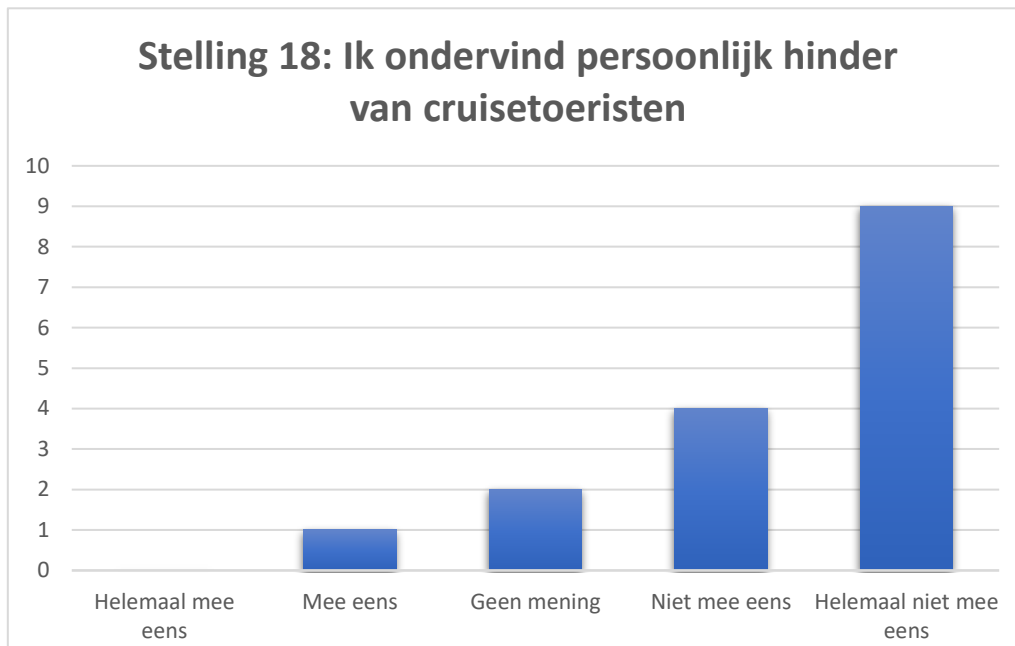
4.1.17 Stelling 17



Figuur 26 Resultaten enquête 1 stelling 17
Bron: Eigen werk

Bij stelling 17 vinden zes respondenten een taks voor cruisetoeristen een goed idee. Vier respondenten geven aan het niet eens te zijn met deze taks en drie zijn het er helemaal niet mee eens. Drie respondenten hebben geen mening en stellen zich neutraal op.

4.1.18 Stelling 18



Figuur 27 Resultaten enquête 1 stelling 18

Bron: Eigen werk

Bij bovenstaande figuur geeft slechts één respondent aan persoonlijk hinder te ondervinden van cruisetoeeristen. De grote meerderheid is het helemaal niet eens met de stelling. Deze resultaten van deze stelling komen, zoals ook te verwachten viel, erg overeen met de resultaten van stelling 3. Daar stelden 14 respondenten dat ze geen negatieve impact ondervinden van de toeristen van cruiseschepen.

4.2 Bespreking van de resultaten van enquête 1: handelaars

Men kan concluderen dat de handelaars het cruisetoerisme omarmen omdat ze er economische voordelen uit halen. Dit ligt in de verwachtingen van de *Social Exchange*-theorie van Ap (1992) die eerder al in hoofdstuk 2 werd besproken. Vooral de souvenirwinkels zijn erg afhankelijk van dit soort toeristen. Andere handelaars benadrukten ook dat, net omdat ze erg weinig tijd hebben, vaak impulsiever en meer kopen dan andere toeristen. De voordelen zijn er evenwel niet voor alle handelaars. Zij die een snelle service kunnen aanbieden, genieten meer van de voordelen die deze toeristen met zich meebrengen.

Toch hoeven de handelaars zich niet specifiek aan te passen voor de cruisetoeristen. In een toeristische stad is het voor het personeel meestal wel een vereiste om Engels te praten. Andere talen kunnen een bonus zijn. Vermits cruiseschepen meestal om 7u aanmeren en om 18u weer vertrekken (Port of Zeebrugge, 2020), is een aanpassing van de openingsuren ook niet nodig. Wel spelen heel wat handelaars in op de toeristen van cruiseschepen door zogenaamde *package deals* en reisbestendige artikelen aan te bieden.

Ondanks het economisch voordeel dat de vele handelaars uit de cruise-industrie putten, zijn er toch nog enkele zaken die beter kunnen. Volgens hen zou de stad cruiserederijen moeten aansporen om langer te verblijven in Zeebrugge. Over het idee van een taks voor de cruisetoeristen waren de meningen erg verdeeld.

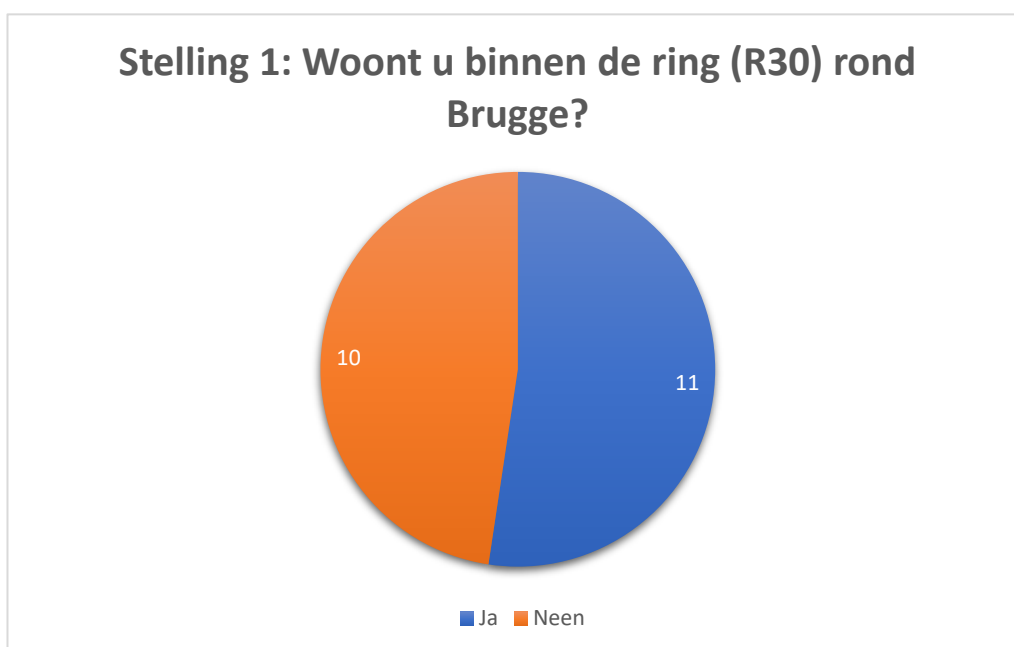
Men zou de handelaars volgens het model van Stewart et al. (2011) dat eerder besproken werd in hoofdstuk 2.5 kunnen indelen in de groep van type I (c). Het zijn liefhebbers van de cruisetoeristen vermits ze er heel wat economisch profijt uithalen. Toch zijn ze niet blind voor de negatieve aspecten en kunnen ze kritiek hebben over de gevolgen zoals bijvoorbeeld de drukte die ze soms veroorzaken. Verder zijn ze actief in hun ondersteuning tijdens hun werk.

4.3 Resultaten enquête 2: lokale bewoners

Voor de tweede enquête van de lokale bewoners van Brugge werden er e-mails, met een online link naar de enquête, gestuurd naar verschillende bewoners van Brugge. Opnieuw verhinderden de COVID-19 maatregelen, die op het moment van het onderzoek van kracht waren, het persoonlijk afnemen van enquêtes bij de bewoners in Brugge.

Uiteindelijk werd de enquête 21 keer volledig ingevuld. Acht keer werd de vragenlijst vroegtijdig afgebroken waardoor deze resultaten dus niet worden gebruikt.

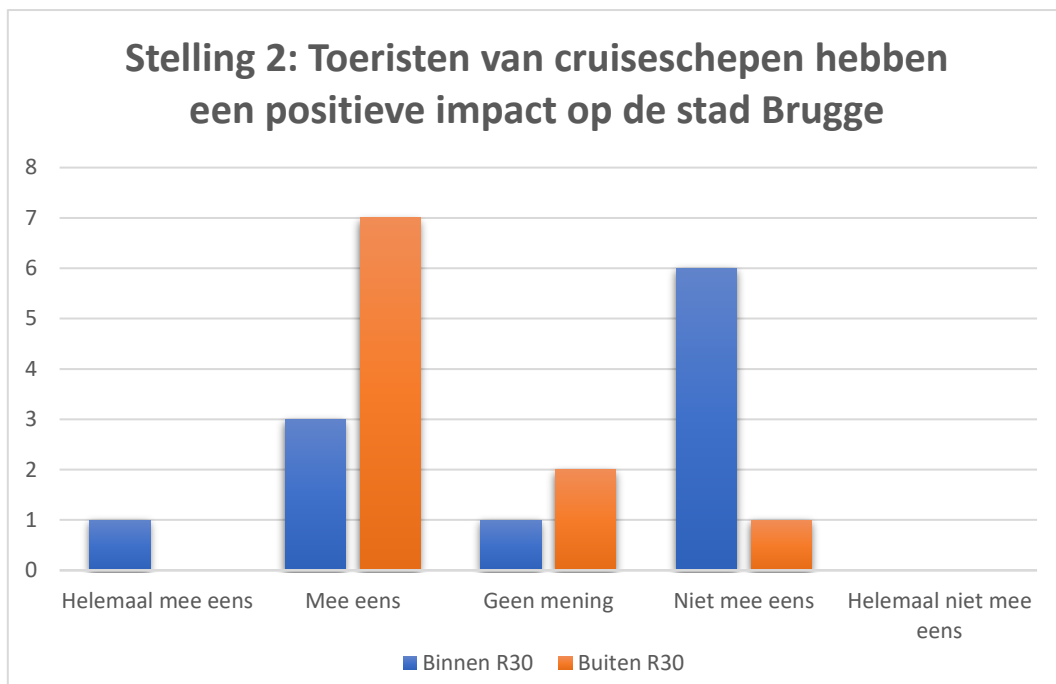
4.3.1 Stelling 1



Figuur 28 Resultaten enquête 2 stelling 1
Bron: Eigen werk

Ook bij de enquête voor de lokale bewoners van Brugge was de eerste vraag of ze binnen de ring (R30) rond Brugge wonen. Dit is een belangrijke vraag omdat de toeristen van cruiseschepen vooral het centrum van de stad bezoeken. Dit kan leiden tot verschillende percepties over de toeristen tussen mensen die binnen en buiten de ring wonen. Dit is een interessant gegeven wat in de volgende stellingen ook onderzocht zal worden. 11 respondenten wonen binnen de R30 rond Brugge. De overige 10 wonen buiten de ring.

4.3.2 Stelling 2



Figuur 29 Resultaten enquête 2 stelling 2

Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 2 kan men een opvallend verschil opmerken tussen de respondenten die binnen (in het blauw aangeduid op de grafiek) en buiten (in het oranje aangeduid op de grafiek) de ring rond Brugge wonen. De meerderheid van de lokale bewoners buiten de R30 geeft aan dat de cruisetoeristen een positieve impact hebben op de stad Brugge.

Bij de inwoners die in het centrum van de stad wonen zijn de reacties veel negatiever. Zij vinden dat de toeristen niet lang genoeg blijven om bij te dragen aan de stad. Ook wordt het verbruik van de schepen aangekaart. Dat blijkt uit onderstaande reacties:

“De meeste passagiers die Brugge bezoeken verblijven slechts enkele uren in de stad. Enkel tijd om enkele monumenten te zien aan de buitenzijde en vlug wat chocolade te kopen.”

“Cruiseschepen verbruiken heel veel.”

“Ze komen wel, maar participeren op geen enkele manier. Gewoon even aanwezig zijn. voldoen niet aan het concept van weekendtoerisme.”

“Ze blijven niet lang.”

Toch geven ook vier respondenten die binnen de R30 wonen aan dat de toeristen een positieve impact hebben. Zij hebben het voornamelijk over een economische impact wat men kan zien aan volgende reacties:

“Goed voor de economie; ze hebben ook het recht om onze prachtige stad te bewonderen.”

“Toeristen brengen natuurlijk geld met zich mee, restaurants, bars... ze overleven dankzij de toeristen.”

“Meer omzet voor winkeliers en stad Brugge.”

Daartegenover zien we het omgekeerde beeld bij de respondenten die buiten de ring wonen. Daar is slechts één respondent het niet eens met de stelling. Ook hij geeft aan dat de korte tijd die de toeristen er spenderen geen positieve impact heeft op de stad. Maar met zeven respondenten geeft de meerderheid aan dat de cruisetouristen een positieve impact hebben op de stad. Uit volgende reacties blijkt dat ook zij aangeven dat het vooral voor de economie een grote troef is.

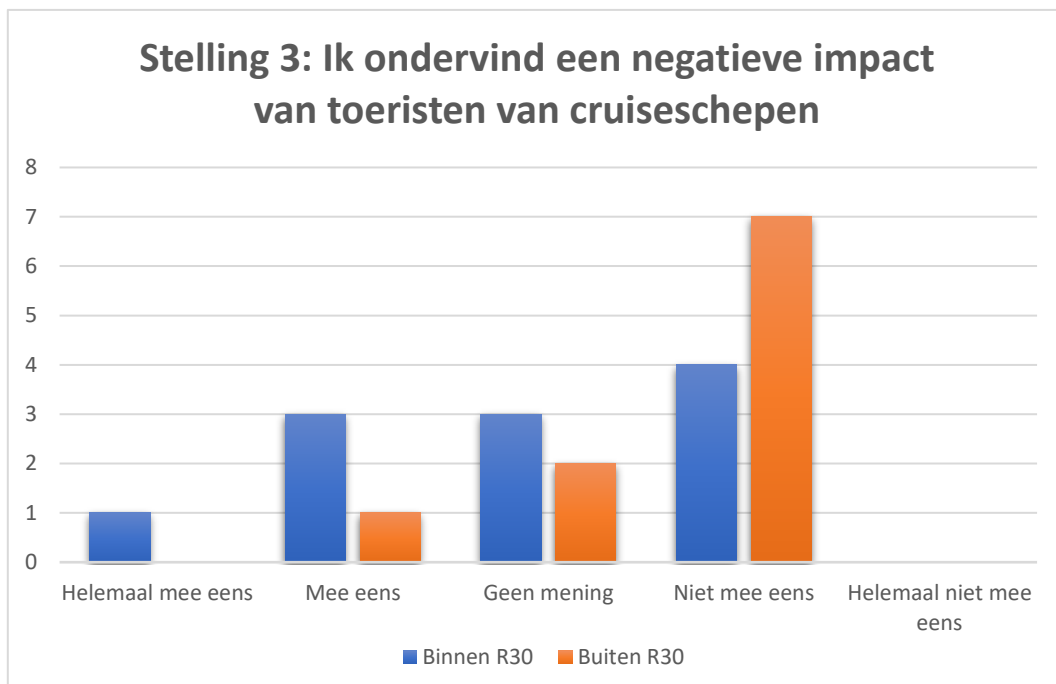
“Kleine aankopen (souvenirs), een drankje en een hapje, museumbezoek... dragen bij tot de stad.”

“Het is goed voor sommige winkels.”

“Vanuit economisch standpunt: horeca en winkels van Brugge hebben er baat bij.”

“Goed voor de lokale economie.”

4.3.3 Stelling 3



Figuur 30 Resultaten enquête 2 stelling 3
Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 3 kan men zien dat de meerderheid van de respondenten, die buiten de ring wonen, het niet eens is met de stelling. Zeven respondenten geven aan dat ze geen negatieve impact van de toeristen van cruiseschepen ondervinden. Eén respondent die buiten de ring woont is het wel eens met de stelling en geeft in een reactie aan dat hij Brugge te klein vindt voor massatoerisme.

Bij de lokale bewoners binnen de R30 zijn de reacties meer verdeeld. Daar zijn vier respondenten het niet eens met de stelling. Drie bewoners zijn het wel eens met de stelling en één is het er helemaal mee eens. Enkelen verduidelijken hun mening, waaruit blijkt dat vooral de overbevolking op bepaalde plaatsen een negatieve impact is, met volgende reacties:

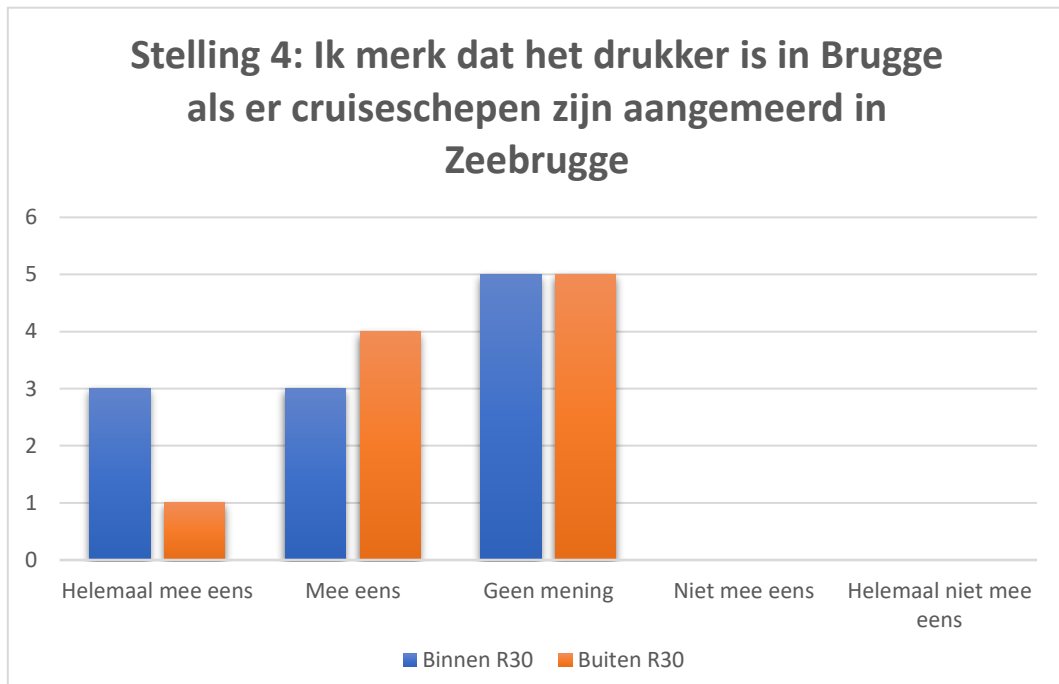
“In Brugge zijn er al veel toeristen en soms is dit te veel. Dde winkels zijn altijd vol, de bars zijn altijd vol... Je moet soms knokken tijdens het hoogseizoen om op straat te kunnen wandelen. Het is natuurlijk moeilijk om de impact van de cruisetoeristen hierop te meten want je kan niet weten welke toerist een cruisetoerist is en welke niet als je ze op straat ziet wandelen.”

“Ze wandelen in grote groepen en belemmeren het verkeer.”

“Ze zijn welkom, maar dan op een georganiseerde wijze met zinvolle deelname aan het leven van de stad Brugge. Zoals nu ongecontroleerd en ongedisciplineerd door de stad lopen (zelfs met eigen Nederlands onkundige gidsen) is echt geen meerwaarde.”

“Overlast qua massa, in het centrum.”

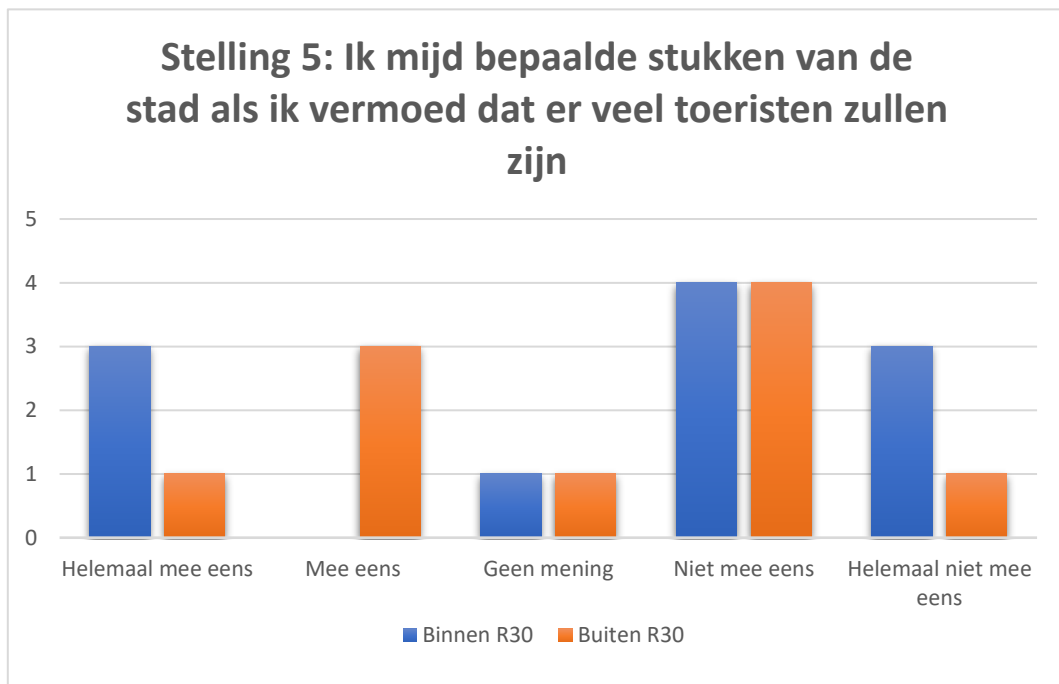
4.3.4 Stelling 4



Figuur 31 Resultaten enquête 2 stelling 4
Bron: Eigen werk

In figuur 31 kan men meer eensgezindheid opmerken bij de respondenten. Zowel bij de bewoners die binnen als buiten de R30 rond Brugge wonen, is er niemand die het niet eens is met de stelling. Tien respondenten hebben geen mening en zijn neutraal.

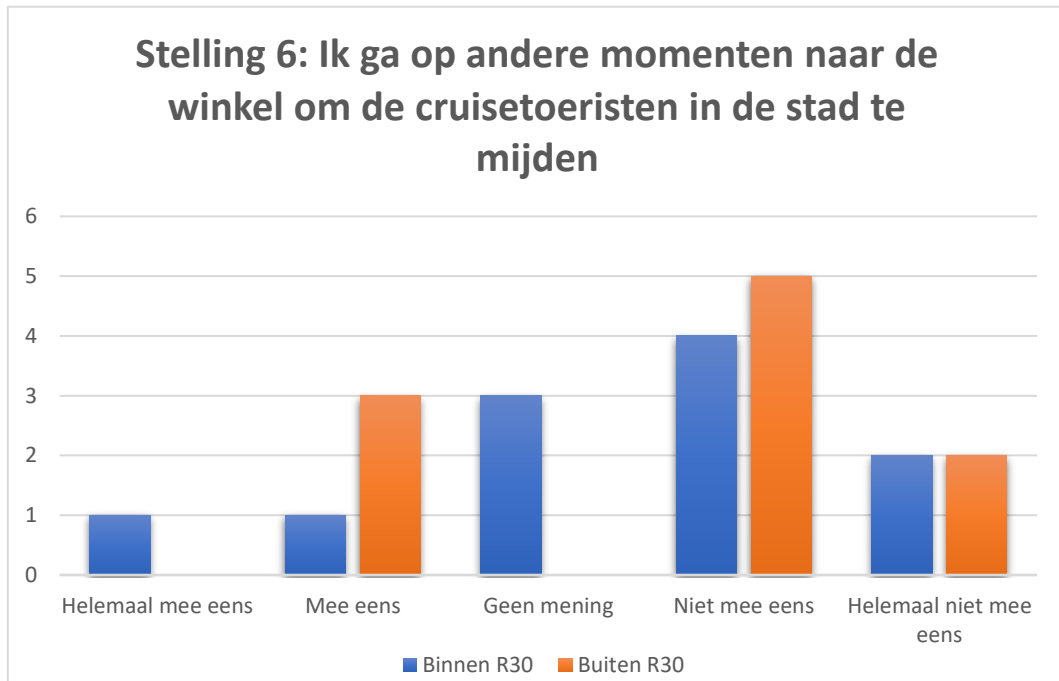
4.3.5 Stelling 5



Figuur 32 Resultaten enquête 2 stelling 5
Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 5 kan men zien dat de meeste respondenten het niet eens zijn met de stelling. Slechts drie mensen die binnen de R30 wonen zijn het helemaal eens met de stelling. Van de bewoners die buiten de R30 wonen is dat er slechts één maar zijn er verder ook drie die aangeven het eens te zijn met de stelling. Twee respondenten hebben geen mening wat maakt dat 12 respondenten aangeven dat ze geen bepaalde stukken van de stad zullen mijden omwille van de drukte die toeristen met zich mee kunnen brengen. Nochtans kon men bij de resultaten van stelling 3 lezen dat die drukte, die de cruisetoeristen met zich meebrengen, de voornaamste negatieve impact is.

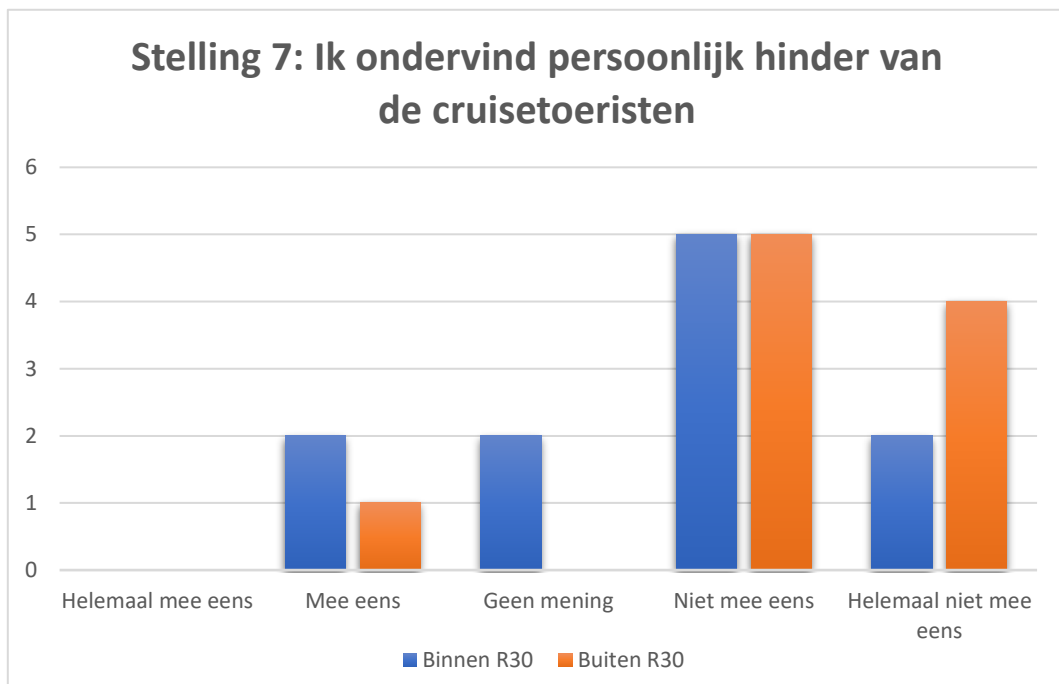
4.3.6 Stelling 6



Figuur 33 Resultaten enquête 2 stelling 6
Bron: Eigen werk

Ook bij figuur 33 zijn de resultaten gelijkaardig als bij de vorige stelling en is een meerderheid van de respondenten het niet eens met de stelling. Slechts drie bewoners die buiten de ring rond Brugge wonen, gaan op andere momenten naar de winkel om de drukte van de cruisetoeristen te mijden. Bij de bewoners die binnen de R30 wonen is er één het eens en één het helemaal eens met de stelling.

4.3.7 Stelling 7

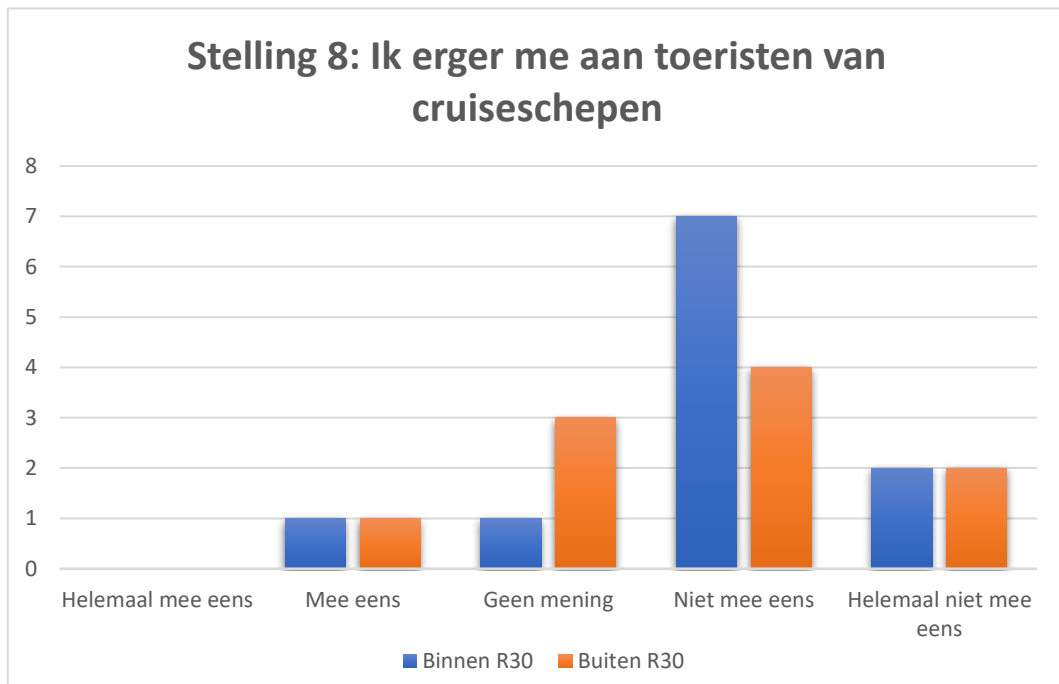


Figuur 34 Resultaten enquête 2 stelling 7
Bron: Eigen werk

Ook bij bovenstaande figuur zijn de meeste respondenten het niet eens met de stelling. Zo geven 16 respondenten aan dat ze geen persoonlijke hinder ondervinden van de cruisetoeristen. Slechts één bewoner die buiten de R30 woont, is het eens met de stelling. Zelfs bij de bewoners die binnen de ring wonen zijn er slechts twee die persoonlijk hinder ondervinden van de cruisetoeristen. Eén van hen geeft daarbij de volgende reactie:

“Verplaatsingen in de binnenstad zijn echt moeilijk. Niet zozeer door de vele toeristen, maar wel door hun ongedisciplineerd gedrag en vrij arrogante houding. Deze mensen regels in functie van behoorlijk bezoek bijbrengen en hen een zinvol en interessant verblijf aanbieden, kan veel verhelpen.”

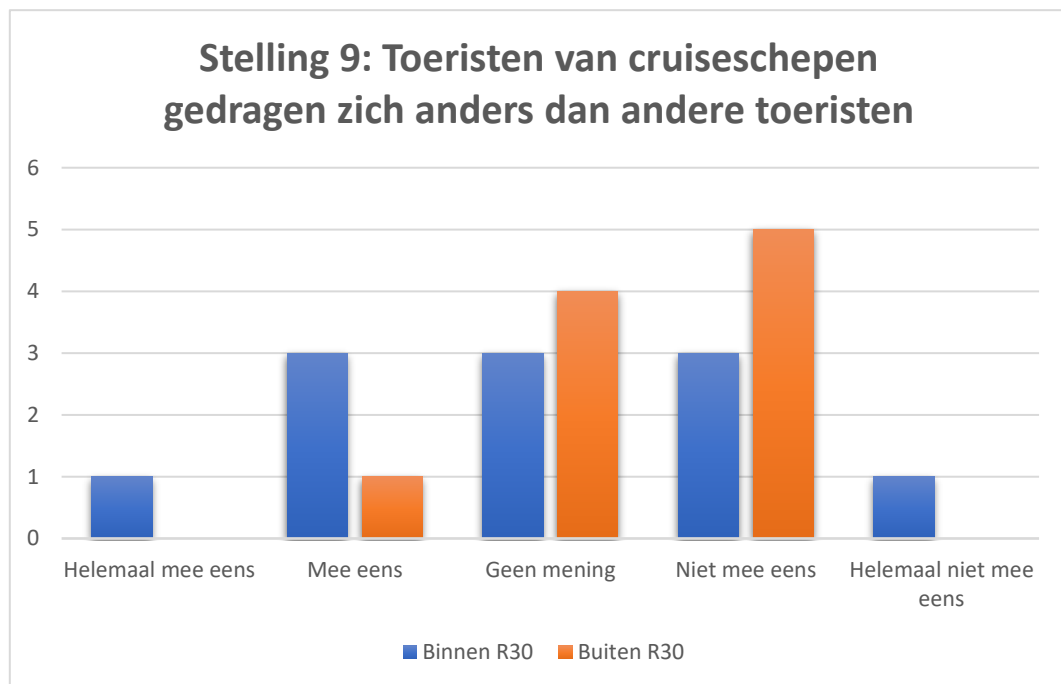
4.3.8 Stelling 8



Figuur 35 Resultaten enquête 2 stelling 8
Bron: Eigen werk

Bij bovenstaande figuur kan men zien dat slechts één respondent die buiten de ring woont zich ergert aan deze toeristen. Verder is er ook maar één respondent die binnen de ring rond Brugge woont en zich ergert aan de cruisetoeristen. Hij geeft aan dat het feit dat ze rondlopen in grote groepen hem het meest stoort. Dit gegeven kwam ook al in enkele voorgaande stellingen terug. Desondanks is de grote meerderheid van de respondenten van zowel binnen als buiten de R30 het niet eens met de stelling.

4.3.9 Stelling 9



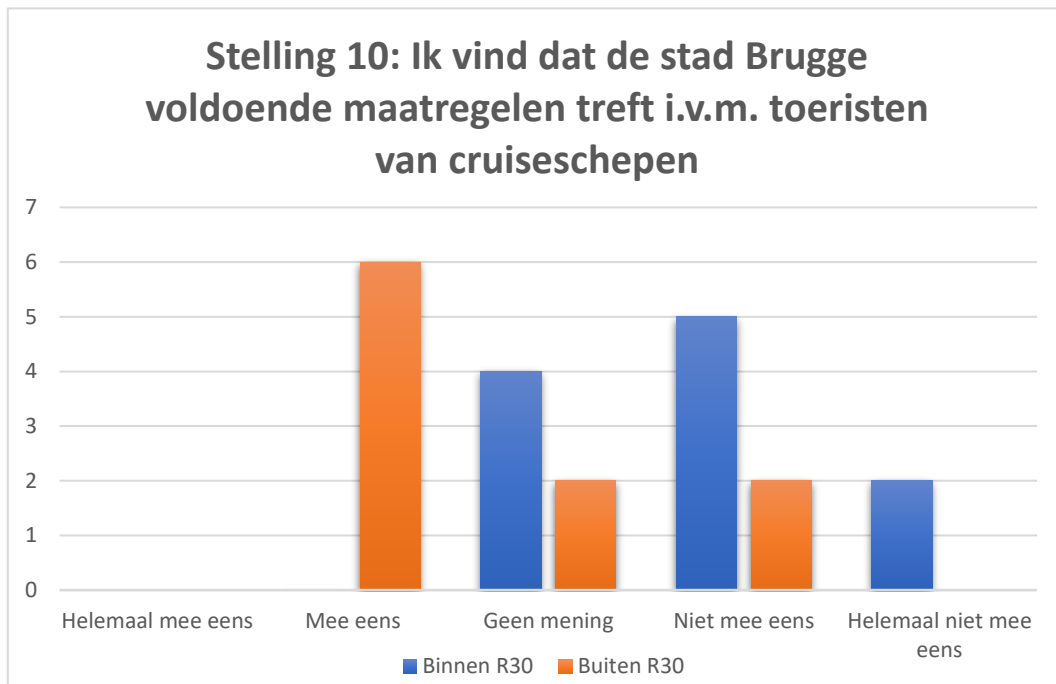
Figuur 36 Resultaten enquête 2 stelling 9

Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 9 is het voor de respondenten die buiten de ring wonen opvallend dat slechts één respondent het eens is met de stelling. Vijf zijn het niet eens met de stelling. Vier bewoners geven geen mening.

Bij de respondenten die binnen de ring wonen zijn de antwoorden veel verdeelder. Daar vinden vier bewoners dat cruisetoeristen zich anders gedragen als andere toeristen. Een voorbeeld dat wordt gegeven is dat ze zich vaak in grote groepen verplaatsen en minder gebruik maken van de lokale horeca. Dit werd ook in de andere stellingen al enkele keren herhaald. Toch zijn vier bewoners het daar niet mee eens. Drie zijn neutraal. Een mogelijke verklaring voor het verhoogde aandeel van eensgezinden in de binnenstad zou kunnen zijn dat zij meer geconfronteerd worden met toeristen.

4.3.10 Stelling 10



Figuur 37 Resultaten enquête 2 stelling 10
Bron: Eigen werk

Figuur 37 toont aan dat geen enkele respondent, wonend binnen de R30, vindt dat de stad Brugge voldoende maatregelen treft in verband met cruisetoeristen. Vier van hen hebben geen mening over de stelling en de anderen kunnen zich niet vinden in de stelling. Twee van hen zijn het zelfs helemaal niet eens met de stelling. De volgende maatregelen ter verbetering van de stad worden aangereikt door de respondenten:

“Als je ziet hoe ze in Rotterdam de toeristen verwelkomen en uitwuiwen dat is prachtig. Het aanmeren gebeurt daar dan ook aan de stad.”

“Spreiding en quota invoeren.”

“Regels in functie van bezoek en verblijf afdwingen.”

Bij de bewoners die buiten de ring wonen, kan men een heel andere tendens zien. Daar geven zes respondenten aan dat de stad voldoende maatregelen treft. Ze vinden de huidige situatie goed maar benadrukken wel dat de stad deze moet opvolgen. Dat blijkt ook uit volgende reacties:

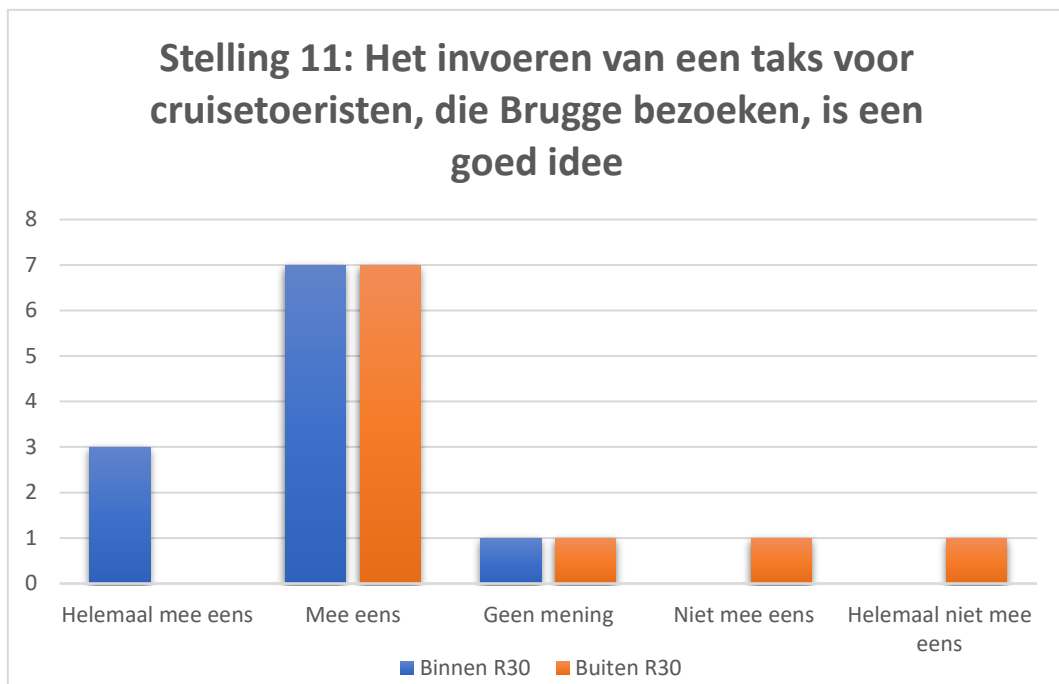
“Het aantal cruiseschepen blijven in de gaten houden zodat er voldoende zijn, maar de stad moet ervoor zorgen dat we niet overspoeld worden.”

“Nu lijkt de cruisemarkt wel verzadigd. Dus niet meer cruisetoeristen aanvaarden.”

Toch zijn er ook twee bewoners, wonend in de buitenwijken van de stad, die het niet eens zijn met de stelling. Het volgende verbeterpunt wordt gegeven:

“Alternatieve parkeerplaatsen voor de bussen inrichten zodat ze niet alleen maar door de Katelijnestraat binnen komen.”

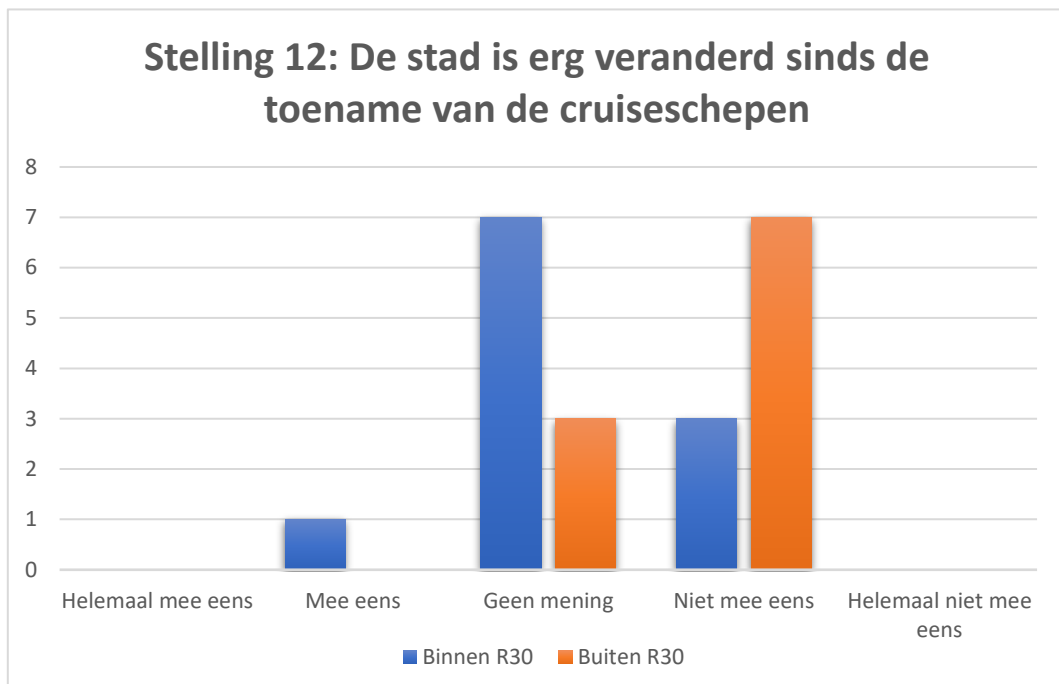
4.3.11 Stelling 11



Figuur 38 Resultaten enquête 2 stelling 11
Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 11 is het opvallend dat bijna alle respondenten wel te vinden voor een taks voor cruisetoeristen. Bij de bewoners die binnen de R30 wonen, is er slechts één iemand die zich neutraal opstelt. De tien andere vinden het wel een erg goed idee. Ook bij de respondenten die buiten de ring wonen, is er met zeven respondenten een ruime meerderheid te vinden voor een taks.

4.3.12 Stelling 12

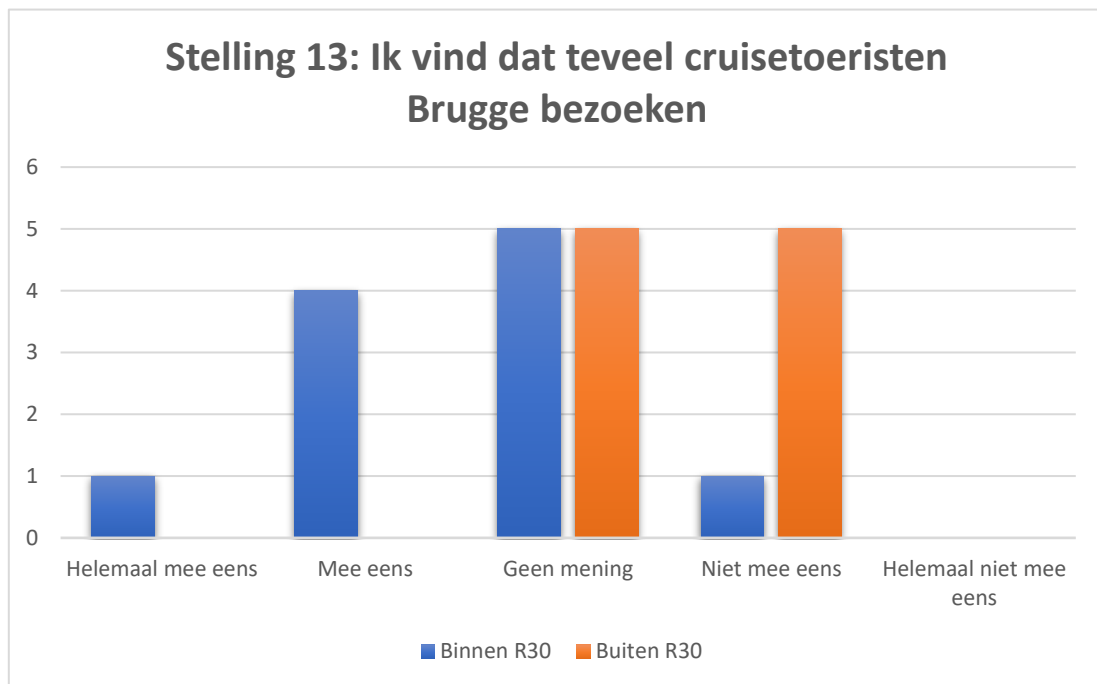


Figuur 39 Resultaten enquête 2 stelling 12
Bron: Eigen werk

Op bovenstaande figuur is te zien dat er slechts één bewoner, wonend binnen de ring rond Brugge, vindt dat de stad erg veranderd is sinds de toename van de cruiseschepen. Hij geeft volgende reactie om zijn mening te staven: *“Winkelstraten zijn toeristenwinkelstraten geworden.”*

Daarentegen zijn er tien respondenten die het niet eens zijn met de stelling en vinden dat de stad niet is veranderd. Ook zijn er tien die geen mening hebben. Het is opnieuw opmerkelijk dat veel bewoners zich onthouden van een mening. Ook in dezelfde stelling van enquête 1 was dit het geval.

4.3.13 Stelling 13

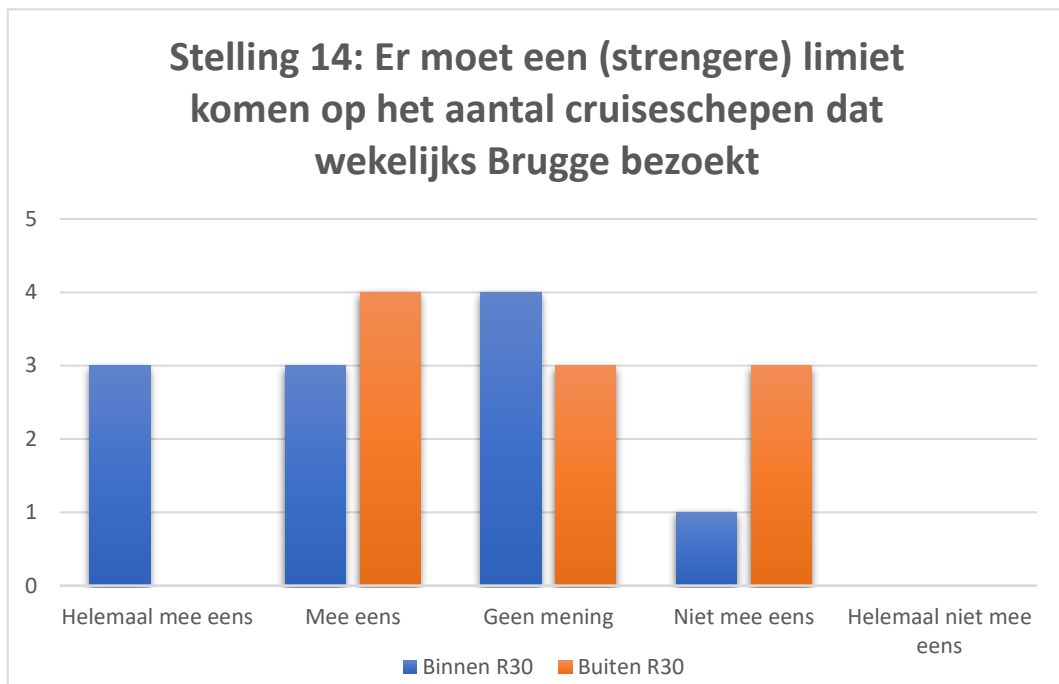


Figuur 40 Resultaten enquête 2 stelling 13

Bron: Eigen werk

Bij de resultaten van stelling 13 is een duidelijk verschil te zien tussen de bewoners die binnen en buiten de R30 wonen. Van de bewoners die buiten de ring wonen, zijn er vijf die het niet eens zijn met de stelling. De vijf overige zijn eerder neutraal. Een heel ander beeld is te zien bij de bewoners die binnen de R30 wonen. Daar vinden vijf respondenten dat er teveel cruisetoeristen naar Brugge komen. Verder zijn er ook vijf die geen mening hebben en één respondent is het niet eens met de stelling. Een belangrijke parameter die hier mee aan de oorzaak kan liggen is de afstand tussen de woonplaats en het centrum van de toeristische activiteiten, zoals reeds beschreven werd in 2.3.3.

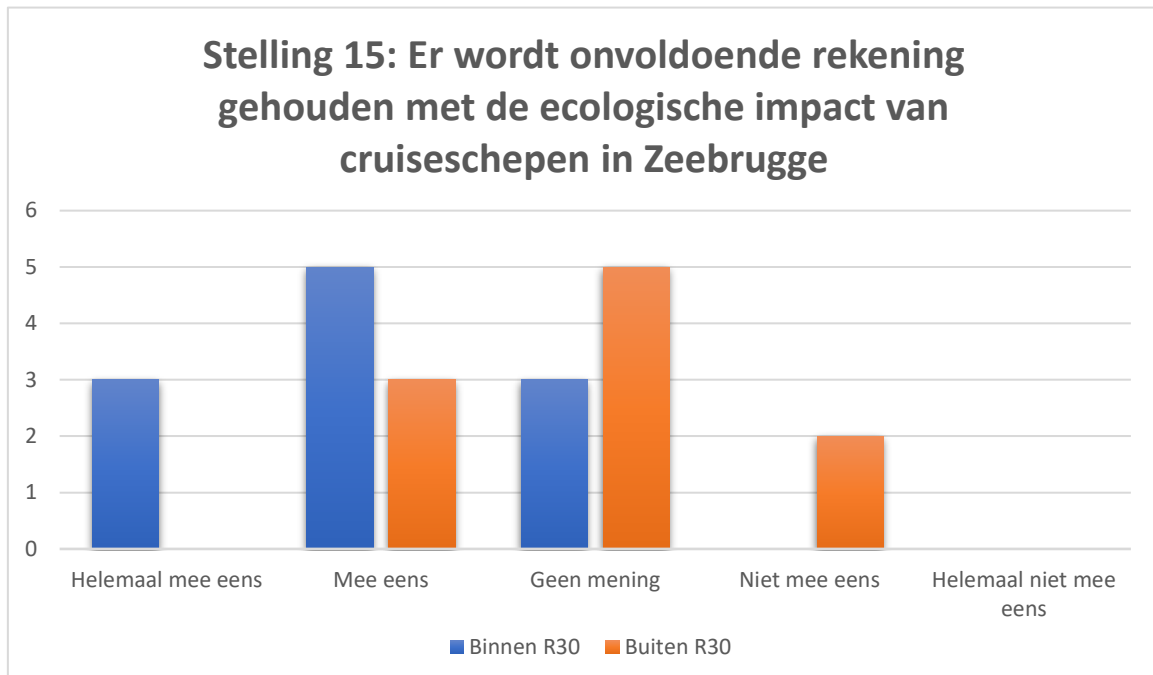
4.3.14 Stelling 14



Figuur 41 Resultaten enquête 2 stelling 14
Bron: Eigen werk

In figuur 41 zijn er in totaal tien respondenten die vinden dat er een (strengere) limiet moet komen op het aantal cruiseschepen in Brugge. Slechts vier lokale bewoners zijn het niet eens met de stelling. Zeven respondenten zijn eerder neutraal. De bewoners die binnen de ring rond Brugge wonen zijn het meest te vinden voor een limiet. Slechts één van hen kan zich niet vinden in de stelling. Bij de bewoners die buiten de R30 wonen zijn de meningen meer verdeeld.

4.3.15 Stelling 15



Figuur 42 Resultaten enquête 2 stelling 15
Bron: Eigen werk

Bovenstaande figuur toont aan dat geen enkele bewoner die binnen de ring woont het niet eens is met de stelling. De grote meerderheid van hen vindt dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de ecologische impact van de cruiseschepen. Bij de mensen die buiten de R30 rond Brugge wonen zijn de meningen meer verdeeld. Drie respondenten zijn het eens en twee zijn het niet eens met de stelling. Verder zijn er vier respondenten die geen mening hebben.

4.4 Bespreking van de resultaten van enquête 2: lokale bewoners

Bij de enquête voor de lokale bewoners valt er duidelijk een verschil op te merken tussen de bewoners die in het centrum van de stad wonen en die in de buitenwijken. In hoofdstuk 2.3 verklaarde Niatu (2007) al dat de afstand tussen de woonplaats en de toeristische activiteiten van belang is op de manier waarop bewoners reageren op de gevolgen van de toeristische sector.

De bewoners die binnen de R30 wonen, storen zich opvallend veel aan de korte verblijfsduur van de toeristen. Veel van hen geloven dat het cruisetoeisme slechts heel beperkt bijdraagt aan de economie. De bewoners die in de buitenwijken van de stad wonen, vinden vooral dat de toeristen erg positief zijn voor de economie. Dit grote verschil valt mogelijk te verklaren doordat de bewoners van het centrum veel meer een sociale impact ervaren. De toeristen lopen vaak in grote groepen rond, al dan niet met gids, wat kan leiden tot verkeersopstoppingen en overbevolking. Zeker in het hoogseizoen ontstaat er veel drukte in winkels en horecazaken, maar ook op straat waardoor lokale bewoners zich moeilijker kunnen verplaatsen in de binnenstad. Ondanks de negatieve sociale aspecten zijn de bewoners amper geneigd om zich aan te passen door bijvoorbeeld de drukke plaatsen te mijden of op andere momenten naar de winkel te gaan. Ook geven ze aan weinig persoonlijke hinder van de cruisetoeisten te ondervinden. Bewoners buiten de R30 ondervinden nauwelijks last van overbevolking en zien bijgevolg meer de voordelen in van het toerisme. Ook zij zijn niet geneigd om hun gedrag te veranderen omwille van de cruisetoeisten.

Er valt ook een verschil op te merken tussen de bewonersgroepen over de eventuele extra maatregelen die de stad zou moeten treffen in verband met het cruisetoeisme. De bewoners die in het centrum wonen, vinden dat de stad Brugge vooral veel meer moet inzetten op de spreiding van het aantal cruiseschepen zodat er niet teveel overbevolking in de stad kan ontstaan. Bewoners die buiten de ring wonen, vinden de maatregelen over het algemeen goed. Waar beide bewonersgroepen het wel grotendeels over eens zijn is de taks voor cruisetoeisten. Ongeveer 80% van de respondenten vond dit een goed idee. Dit is zeer opvallend in vergelijking met de

resultaten van de enquête van de handelaars. Daar vond slechts 37,5% van de respondenten dergelijke taks een goed idee. Een mogelijke verklaring is dat de handelaars vrezen dat een taks dat een taks zal leiden tot minder cruisetoeristen in de stad en een verlies van potentiële klanten..

Tot slot zijn het vooral de inwoners, die binnen de R30 wonen, die vinden dat er meer rekening moet worden gehouden met de ecologische impact van de cruise-industrie.

Volgens het model van Stewart et al. (2011) kunnen de respondenten die in het centrum van de stad wonen zowel tot type III, type IV of V horen. Sommigen hebben een licht positieve attitude tegenover de toeristen en tolereren het toerisme eerder in stilte. Zij behoren tot type III. De houding van type IV is licht negatief en ze zijn redelijk neutraal in hun mening over het cruisetoerisme. Type V-individuen zijn eerder cynici en steunen het cruisetoerisme niet. Ze hebben ook weinig hoop in de toekomst ervan.

De lokale bewoners die buiten de ring rond Brugge wonen, behoren tot type II. Ze ondersteunen het cruisetoerisme maar zijn minder enthousiast dan de handelaars die tot type I (c) behoren. Ze stellen zich vooral positief op maar zijn niet blind voor de negatieve gevolgen die het toerisme voor de gemeenschap met zich mee kan brengen.

5 Besluit

Ten gevolge van de coronapandemie meren sinds 11 maart geen cruiseschepen meer aan in Zeebrugge. Het was tevens onmogelijk om de enquêtes persoonlijk af te nemen en ter plaatse de sociale impact van het cruisetoerisme te observeren. De enquêtes werden vervolgens afgenomen via digitale weg, wat leidde tot een beperkter aantal resultaten en enkele voorzichtige conclusies.

De lokale bevolking van Brugge ondervindt voornamelijk een positieve impact van het cruisetoerisme. Deze impact is evenwel niet helemaal sociaal. Vele respondenten kunnen de economische voordelen die het toerisme met zich meebrengt immers moeilijk loskoppelen van het sociale aspect. In theorie is het enige positieve sociale aspect het feit dat cruisetoeristen en lokale bewoners tijdens gesprekken en interacties veel over de levensstijl en cultuur van elkaar kunnen leren. In de enquêtes zelf wordt dit echter niet door de respondenten specifiek geuit. Bovendien is dit positieve aspect marginaal ten opzichte van de negatieve sociale gevolgen.

De negatieve sociale impact van cruisetoerisme die lokale bewoners van Brugge ondervinden, hangt af van heel wat factoren. Wanneer de toeristen de capaciteit van een stad overschrijden en zich op dezelfde ruimtelijke locaties bevinden op vergelijkbare tijdstippen van de dag ontstaat er overbevolking. De manier waarop de lokale bewoners hiermee omgaan, hangt onder andere af van de afstand tussen de woonplaats en de toeristische activiteiten en van verblijfsduur. Zo ondervinden de lokale bewoners die in het stadscentrum van Brugge wonen meer hinder van de overlast van cruisetoerisme dan de bewoners die in de buitenwijken wonen. Het gevolg is dat de bewoners van het centrum, ondanks de maatregel die een maximum van twee cruiseschepen per dag oplegt, graag strengere maatregelen willen voor de cruisetoeristen. Op deze manier hopen ze minder last te hebben van de gevolgen die overbevolking met zich meebrengen, zoals bijvoorbeeld verkeersopstoppingen en grote groepen toeristen in het straatbeeld.

Desondanks is het belangrijk om te vermelden dat de lokale bewoners, van zowel het centrum als de buitenwijken, aangeven dat ze weinig of geen persoonlijke hinder van de cruisetoeristen ondervinden en ze hun gedrag ook niet aanpassen om de drukte te vermijden. De overbevolking is dus een negatief sociaal aspect maar is zeker geen onoverkomelijk probleem.

Een ander aspect dat de houding van de bewoners tegenover de cruisetoeristen beïnvloedt, wordt verklaard door de *Social Exchange*-theorie. Bewoners die uit het toerisme grote economische voordelen halen, zullen minder negatieve sociale effecten ondervinden. Dit komt ook naar voor in de resultaten van de enquête, waaruit blijkt dat de handelaars een meer positieve kijk hebben op het cruisetoerisme en uitkijken naar meer toeristen.

Een oplossing voor het overbevolkingsprobleem dat vaak aangekaart wordt, is de taks voor cruisetoeristen in Brugge. Hoewel de handelaars en lokale bevolking hier beide voor te vinden zijn, zal de taks nog niet meteen tot stand komen. Het is namelijk helemaal niet bewezen of dergelijke taks nuttig is en wat hier de exacte gevolgen van zouden zijn. Door de nabijheid van vele andere havens kunnen cruisereederijen namelijk gemakkelijk andere havens dan Zeebrugge aanlopen waardoor heel wat inkomsten verloren zouden gaan. Tegelijkertijd zorgt diezelfde nabijheid van andere havens er ook voor dat het mogelijk is om bussen met cruisetoeristen vanuit de haven naar Brugge te sturen. Het overbevolkingsprobleem wordt dus op deze wijze wellicht niet opgelost en zou enkel leiden tot meer verkeersdrukte.

Toch probeert ook Brugge, zoals elke stad die overspoeld wordt door cruisetoeristen, de negatieve sociale impact in de stad te verminderen. Dit doen ze door de toeristen zoveel mogelijk te spreiden in tijd en ruimte. Zoals reeds aangehaald mogen er nog maar twee cruiseschepen per dag aanmeren in Zeebrugge. Verder heeft slechts één busmaatschappij het recht om passagiers te vervoeren naar het stad met maximaal negen bussen per schip.

Tot slot probeert de stad de gemiddelde verblijfsduur van de cruisetoeristen te verlengen. Uit de enquête van de lokale bewoners blijkt namelijk dat veel mensen de economische voordelen in vraag stellen doordat de toeristen slechts voor een beperkte

tijd in de stad zijn. De nieuwe cruiseterminal maakt het mogelijk om van de haven van Zeebrugge een *turnaround* haven te maken. De cruiseschepen kunnen hun route aanvangen en beëindigen in Zeebrugge waardoor heel wat passagiers langer in Brugge kunnen verblijven. Dit zou heel wat extra inkomsten genereren voor zowel de stad als de haven.

6 Bibliografie

Aguirre, S. Z., & Brida, J. G. (2008 November). The Impacts of the Cruise Industry on Tourism Destinations. Sustainable tourism as a factor of local development. Retrieved from

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.1065.1977&rep=rep1&type=pdf>

Anny, P., & Snick, I. (2020). Actieplan Retail & Horeca Brugge. Brugge werk en ondernemen.

Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 665–690.

Ap, J., & Crompton, J. L. (1993). Residents' Strategies for Responding to Tourism Impacts. *Journal of Travel Research*, 32(1).

Brida, J. G., & Aguirre, S. Z. (2009). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3).

Brida, J. G., Del Chiappa, G., Meleddu, M., & Pulina, M. (2012). A Comparison of Residents' Perceptions in Two Cruise Ports in the Mediterranean Sea. *Wiley Online Library*, 16(2), 180–190. doi:10.1002/jtr.1915.

Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. University of Western Ontario.

Declercq, A. (2018, 20 July). Brugge beperkt aantal cruisetoeristen. Focus-WTV. Retrieved from <https://www.focus-wtv.be/nieuws/brugge-beperkt-aantal-cruisetoeristen>

Dogan, H. Z. (1989). Forms of adjustment: Sociocultural impacts of tourism. *Annals of Tourism Research*, 16(2), 211–236.

Doxey, G. V. (1975). A causation theory of visitor–resident irritants, methodology and research inferences: The impact of tourism. *Sixth annual conference proceedings of the Travel Research Association*, 195–198.

Heirwegh, N. (2014). *Cruisetoerisme in de Vlaamse havens: Uitdagingen en opportuniteiten*. (Universiteit Antwerpen, Universiteit Gent).

Henthorpe, T. L. (2000). An Analysis of Expenditures by Cruise Ship Passengers in Jamaica. *Journal of Travel Research*, 38(1), 246–250.

Jaakson, R. (2004). Beyond the tourist bubble? Cruiseship Passengers in Port. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 44–60. doi:10.1016/j.annals.2003.08.003

Laenui, P. (1994). A Discussion of Sovereignty and the Hawaiian Economy. *Institute for the Advancement of Hawaiian Affairs*.

Mak, J. (2008). Taxing Cruise Tourism: Alaska’s Head Tax on Cruise Ship Passengers. *Tourism Economics*, 14(3), 559–614.

Mauroo, T. (2018, 13 June). Nieuwe cruiseterminal in Zeebrugge open. *Vrt.be/vrtnws*. Accessed from <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2018/06/13/nieuwe-cruiseterminal-in-zeebrugge-open/>

Meijers Interactive. (2020). Cruise Terminal Zeebrugge. *Zeebrugge.net*. Accessed from <https://zeebrugge.net/nl/cruise-terminal.php>

Neuts, B., & Nijkamp, P. (2012). Tourist crowding perception and acceptability in cities An Applied Modelling Study on Bruges. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2133–2153.

Niatu, A. L. (2007). *Dosalsal, the floating ones: Exploring the socio-cultural impacts of cruise ship tourism on Port Vila, Vanuatu residents, and their coping strategie*. (Lincoln University).

Parez, P. (2019, 26 September). Steden spelen cruises de zwartepiet toe. *Travel-magazine.be*. Accessed from <https://travel-magazine.be/steden-spelen-cruises-de-zwartepiet-toe/>

Peltier, D. (2017, 24 March). 6 Charts on How Bruges Residents Grudgingly See Overtourism’s Value. *Www.skift.com*. Accessed from <https://skift.com/2017/03/24/6->

charts-on-how-bruges-residents-grudgingly-see-overtourisms-value/?fbclid=IwAR03BSCMgye6hWk2IjkNfvdC5GMis1BuS4D6ruanITJdh6wsUCtF-_UKnjg

Port of Zeebrugge. (2019a). Connect: Jaarmagazine van de haven van Zeebrugge. *Maatschappij van de Brugse Zeehaven*. Retrieved from https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2020-07/jaarverslag%202019_web.pdf

Port of Zeebrugge. (2019b). Cruisebrochure 2019 Zeebrugge-Oostende. Port of Zeebrugge. Retrieved from https://portofzeebrugge.be/sites/default/files/2019-09/Port%20of%20Zeebrugge%20-%20cruise%20brochure_2019_web_1.pdf

Port of Zeebrugge. (2020). Cruise arrivals. *Portofzeebrugge.be*. Accessed from <https://portofzeebrugge.be/en/cruise-timetable>

Riganti, P., & Nijkamp, P. (2008). Congestion in popular tourist areas: A multi-attribute experimental choice analysis of willingness-to-wait in Amsterdam. *Tourism Economics*, 14(1), 25–44.

Slegers, C. (2020). Sterke groei voor Haven Zeebrugge in 2019. *Logistiek.be*. Retrieved from <http://www.logistiek.be/transport-en-distributie/sterke-groei-voor-haven-zeebrugge-in-2019>

Stad Brugge. (2019a). Strategische visienota toerisme 2019-2024. *visitbruges.be*. Retrieved from <https://issuu.com/visitbruges/docs/strategischplan2019-2024>

Stad Brugge. (2019b). Het Brugs beleidsprogramma 2019-2024. *brugge.be*. Retrieved from <https://www.brugge.be/beleidsprogramma2019-2024>

Stewart, E. J., Dawson, J., & Draper, D. (2011). Cruise Tourism and Residents in Arctic Canada: Development of a Resident Attitude Typology. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), 95–106. doi:<https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.95>

Theuns, K. (2018, 20 July). Brugge wil rem op aantal cruisetoeristen. *De Standaard*. Retrieved from https://www.standaard.be/cnt/dmf20180719_03624697?&articlehash=317F11850D0

7A4F4E854916244F237D697C6D97A9366D4232745D10F91F8C233ECCA5B5230B0296
2C537D8ED355EC5E6B2D6961C87294240958D9FF229708AC0

Toerisme Vlaanderen. (2020). Bewonersonderzoek Toerisme 2019 Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen, Brugge. Toerisme Vlaanderen. Retrieved from https://www.toerismevlaanderen.be/sites/toerismevlaanderen.be/files/assets/documents_KENNIS/onderzoeken/2019_BewonersKunst_Rapport_NL.pdf

UKEssays. (2018 November). Social impacts of cruise toerism. Retrieved from <https://www.ukessays.com/essays/tourism/the-social-effects-of-the-cruise-industry-tourism-essay.php?vref=1>

Vanbrussel, E. (2019, 2 September). Brugge broedt op taks voor cruisetoeristen. *De Tijd*. Retrieved from <https://www.tijd.be/ondernemen/toerisme/brugge-broedt-op-taks-voor-cruisetoeristen/10158539.html>

Weyts, B. (2018, 20 June). Vlaams parlement: Antwoord op vraag nr. 1248. Vlaams Parlement. Retrieved from <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1415668>

Weyts, B. (2019, 27 August). Vlaams Parlement: Antwoord op vraag nr. 73. Vlaams Parlement. Retrieved from <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1486531>

Wilkinson, P. F. (1999). Caribbean cruise tourism: Delusion? Illusion? *Tourism Geographies*, 1(3), 261–282.

7 Bijlagen

7.1 Enquête 1: handelaars

Enquête Handelaars					
Vraag	Helemaal mee eens	Mee eens	Geen mening	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens
1) Bevindt uw zaak zich binnen de ring (R30) rond Brugge?	Ja		Neen		
2) Toeristen van cruiseschepen hebben een positieve impact op de handel en diensten in de stad Brugge					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
3) Ik ondervind een negatieve impact van toeristen van cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
4) Ik heb mijn zaak opgericht met het oog op de groeiende cruise-industrie					
5) De groeiende cruise-industrie zorgt ervoor dat ik meer verkoop					
6) Het is een vereiste dat mijn personeel in het Engels en/of andere vreemde talen kan communiceren met toeristen					
Hebt u andere vereisten voor uw personeel met het oog op toeristen van cruiseschepen					
7) Mijn openingsuren worden soms aangepast aan de toeristen van cruiseschepen					
8) Door de toeristen van cruiseschepen heb ik bepaalde dingen in mijn zaak moeten aanpassen					
Indien u het eens bent met bovenstaande stelling; wat heeft u zoal aangepast?					
9) Ik bied specifieke producten aan met het oog op toeristen van cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
10) Ik vind dat de stad Brugge voldoende maatregelen treft i.v.m. de cruise-industrie					

Wat vindt u dat de stad nog meer zou kunnen doen?					
11) Ik erger me aan toeristen van cruiseschepen					
12) De stad is erg veranderd sinds de toename van de cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
13) Ik merk dat het drukker is in mijn zaak als er cruiseschepen zijn aangemeerd in Zeebrugge					
14) Toeristen van cruiseschepen hebben een ander koop-/consumptiegedrag dan andere toeristen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
15) Er moet een (strengere) limiet komen op het aantal cruiseschepen dat wekelijks Brugge bezoekt					
16) Cruiseschiptoeristen spenderen heel wat geld in Brugge					
17) Het invoeren van een taks voor cruisetoeristen die Brugge bezoeken, is een goed idee					
18) Ik ondervind persoonlijk hinder van cruisetoeristen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					

7.2 Enquête 2: lokale bewoners

Enquête Lokale bewoners					
Vraag	Helemaal mee eens	Mee eens	Geen mening	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens
1) Woont u binnen de ring (R30) rond Brugge?	Ja		Neen		
2) Toeristen van cruiseschepen hebben een positieve impact op de stad Brugge					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
3) Ik ondervind een negatieve impact van toeristen van cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
4) Ik merk dat het drukker is in Brugge als er cruiseschepen zijn aangemeerd in Zeebrugge					
5) Ik mijd bepaalde stukken van de stad als ik vermoed dat er veel toeristen van cruiseschepen zullen zijn					
6) Ik ga op andere momenten naar de winkel om de cruisetoeristen in de stad te mijden					
7) Ik ondervind persoonlijk hinder van cruisetoeristen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
8) Ik erger me aan toeristen van cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
9) Toeristen van cruiseschepen gedragen zich anders dan andere toeristen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
10) Ik vind dat de stad Brugge voldoende maatregelen treft i.v.m. toeristen van cruiseschepen					
Wat vindt u dat de stad nog meer zou kunnen doen?					

11) Het invoeren van een taks voor cruisetoeristen die Brugge bezoeken is een goed idee					
12) De stad is erg veranderd sinds de 'toename van de cruiseschepen					
Indien u het eens bent bovenstaande stelling; op welke manier?					
13) Ik vind dat teveel cruisetoeristen Brugge bezoeken					
14) Er moet een (strengere) limiet komen op het aantal cruiseschepen dat wekelijks Brugge bezoekt					
15) Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de ecologische impact van cruiseschepen in Zeebrugge					