

DM. De Morgen

De Morgen WEBSITE 10/06/2026 - 03:00

136.000 cruisetoeristen in één jaar tijd: Antwerpen twijfelt over zijn rol als cruisehaven

Cruises zijn populairder dan ooit en dat laat zich voelen in steden. In Antwerpen wil 40 procent van de bewoners minder cruisetoeristen ontvangen, maar bezorgdheden over milieu-impact en druk op de binnenstad vallen op een koude steen. 'We zitten niet in een armageddon.'

Aan de Antwerpse Kaaïen zoeken stadsbewoners op een zwoele avond wat verkoeling op, maar de 280 passagiers van de A-Rosa Sena maken de omgekeerde beweging. Na een dag te lummelen aan het zwembad kunnen de meesten niet wachten om de stad in te duiken. Antwerpen is voor hen de derde halte op een riviercruise die ook door Duitsland en Nederland loopt.

"Dit blijft toch de mooiste manier om de wereld te verkennen, op een cruise kom je volledig tot rust", vertelt een Duitse zestiger die duidelijk niet aan haar proefstuk toe is. Vroeger reisde ze vaak met het vliegtuig, nu geniet ze ervan het gedoe op luchthavens te skippen. "Voor mij is dit *slow traveling*. En je leert tijdens een cruise ook veel nieuwe plekken kennen. Gisteren waren we in Lelystad, een plek waar ik tot voor kort zelfs nog niet van gehoord had."

Haar geliefde vorm van 'traag reizen' groeit razendsnel. Voor de pandemie gingen ieder jaar ongeveer 30 miljoen mensen op oceaanreise, in 2025 waren dat er al 37,2 miljoen. De sector verwacht dat dat cijfer alleen maar zal toenemen en bouwt almaar grotere schepen om aan de vraag te kunnen beantwoorden. Dankzij efficiëntie groeien ook de winstmarges.

Ondertussen vinden ook steeds meer mensen hun weg naar riviercruises, waardoor grootschalig toerisme niet langer beperkt blijft tot steden als Barcelona of Venetië. Een studie van belangengroep IG RiverCruise toonde aan dat 1,39 miljoen mensen in 2024 zo'n riviercruise maakten, goed voor een opbrengst van 3,53 miljard euro en 10 miljoen overnachtingen.

All-informule

In Antwerpen is het succes van de riviercruises duidelijk merkbaar. Waar er in 2019 nog 72.131 toeristen langs de haven passeerden, waren dat er in 2024 al 136.680. Niet iedereen is daar blij mee.

“We verdienen eigenlijk heel weinig aan de cruise-industrie”, vertelt een restaurantuitbater die een zaak op enkele minuten wandelen van de aanlegplaats bij Het Steen heeft. Passagiers maken tijdens hun blitzbezoek aan de stad wel ruimte voor een wafel of pak frieten, maar voor uitgebreidere maaltijden keren ze terug naar het schip. Daar maken drank en eten immers deel uit van hun all-informule. “De cruises maken de stad vooral drukker, zelf zie ik de baten er niet zo van in. Al hebben die riviercruises nu ook geen publiek dat echt overlast veroorzaakt”, zegt de horeca-uitbater.

Het is niet voor het eerst dat stadsbewoners morren over toeristen. Ze hebben vaak verschillende belangen en de lokale bevolking heeft weleens het gevoel dat economische overwegingen primeren op leefbaarheid.

In het geval van de cruise-industrie hebben stedelingen in elk geval gegronde redenen tot bezorgdheid. De meeste schepen varen nog altijd op stookolie en zijn allesbehalve zuinig, daardoor is een gemiddelde cruisevakantie dubbel zo vervuilend als een vliegvakantie. Aan de passagiers van de A-Rosa Sena vragen wat ze daarvan vinden, blijkt een ideale manier te zijn om in een recordtempo de titel van oetlul van de dag te veroveren. “Ik heb geen auto, eet vegetarisch en heb lang voor deze reis gespaard”, zegt een Duitser die met een fototoestel rond de nek koers naar de Grote Markt zet.

Uiteraard is het te makkelijk om met de vinger te wijzen naar de individuele reiziger, al heeft een deel van de lokale bevolking het wel lastig met het groeiende cruisetoerisme. Uit het recentste bewonersonderzoek van de Vlaamse kunststeden blijkt dat 44,7 procent van de Antwerpenaren minder cruisepassagiers wil ontvangen. 22,8 procent vindt dat het toerisme gerust nog mag toenemen.

Niet eenvoudig

Ter referentie: in het veel drukker Brugge vraagt 71,3 procent van de bewoners om iets te doen aan het hoge aantal cruisegangers. Alleen is het niet zo eenvoudig om het tij te keren, weet Kees Meerman. Toen Antwerpen in 2019 plannen voor een nieuwe terminal in het stadscentrum aankondigde, schreef hij een vlammend opiniestuk dat bijzonder veel bijval kreeg. Daarin verweet hij het stadsbestuur om pal in een lage-emissiezone de rode loper uit te rollen voor een erg vervuilende sector. “Een oude dieselwagen mag ‘t Stad niet meer in. Maar een cruiseschip mag varen tot aan de kathedraal”, merkte hij scherp op.

Er volgde een petitie die ruim 16.000 keer ondertekend werd en Meerman, in het dagelijks leven theatermaker en docent, stond plots aan het hoofd van een burgerbeweging die tegen de cruises streed. Het waren pittige tijden waarin hij probeerde om ludieke acties op poten te zetten, zo kwamen de manifestanten samen op de aanlegplaats om een uurtje yoga te volgen. Alleen verdween dat protest uiteindelijk weer en bleven de schepen komen.

“Op een bepaald moment haalde de realiteit me in. Ik stak 30 uur per week in onderzoek en acties, maar het bracht niets op”, blikt Meerman terug. Er was in die periode veel interesse van andere actiegroepen die al langer voor hetzelfde doel strenden, alleen was het moeilijk om de neuzen in dezelfde richting te krijgen. “Comac vond ik bijvoorbeeld te agressief. Ik ben het vandaag beu om tegen iets te zijn, je krijgt er geen energie van. Ik wil me alleen nog bezighouden met mensen en dingen die me inspireren”, zegt hij.

Het is meteen de reden waarom hij het protest nu aan anderen overlaat, al is er in ons land geen beweging meer die zich uitsluitend met verzet tegen cruises bezighoudt.

Toeristentaks

Sommige steden hebben geen lobbygroepen nodig om maatregelen tegen het cruisetoerisme te treffen. Amsterdam besloot in 2024 bijvoorbeeld al om het aantal toegestane zeecruiseschepen te verlagen van 190 naar 100 per jaar. Het plan was toen om de huidige terminal naar een locatie iets buiten het centrum te verplaatsen, maar daar kwam het gemeentebestuur begin dit jaar op terug.

Vanaf 2035 zouden er helemaal geen zeecruiseschepen in de stad meer mogen aanmeren, al moet er nog een definitief besluit komen. Gelijkaardige tendensen zijn merkbaar bij zowat alle grote toeristische trekpleisters: in Griekenland werd de toeristentaks voor cruises opgetrokken tot 20 euro en in Venetië werden schepen uit het centrum geweerd. Al was er in dat laatste geval wel druk van Unesco nodig om tot een beslissing te komen. De voortdurende passage van kolossale schepen tastte de fundering van de oude stad aan: zonder ingrijpen zouden onvermijdelijk fiasco's volgen.

Als toeristische trekpleisters hun havens sluiten, staan er altijd wel nabijgelegen steden klaar om de schepen op te vangen. Terwijl het probleem zich dan gewoon verplaatst, want die kleinere havens hebben minder draagkracht en passagiers worden dan in busjes geladen om alsnog naar het stadscentrum te rijden. Wat op zijn beurt leidt tot een hogere uitstoot van fijnstof en meer verkeersinfarcten.

Stedelijke realiteit

Dat de passagiers van de A-Rosa Sena voor hun bezoek aan Amsterdam aanmeren in Lelystad, is heus niet omdat de reisorganisator Flevoland zo'n fantastische toeristische bestemming vindt. Het is het gevolg van een stedelijke realiteit waarbij de plekken om aan te leggen in verschillende havens schaarser worden.

Er zijn genoeg redenen om grote vraagtekens bij de cruise-industrie te plaatsen. Naast het risico op overtoerisme en de impact op het milieu wordt bijvoorbeeld zelden over het waterbeleid van de schepen geschreven. Een cruiseschip met 3.000 passagiers genereert ongeveer 567.000 liter zwart water (uit het toilet) en 3,78 miljoen liter grijs water (uit douches en gootstenen). Een groot deel daarvan wordt gewoon gelost in het mariene milieu.

Toch wil transporteconoom Christa Sys (Universiteit Antwerpen) een en ander nuanceren. Zo zijn er maatschappelijke kosten-batenanalyses over de cruise-industrie gemaakt waarin ook tewerkstelling en andere economische winsten zijn meegenomen. Daaruit blijkt dat de winst wel degelijk opweegt tegen de kosten, al zijn de besognes van bezorgde burgers daarmee niet van de baan.

In de sector zelf kiezen rederijen vaker voor het vloeibare gas lng als brandstof, wat de uitstoot van fijnstof aanzienlijk vermindert. Vanaf 2030 moeten alle havens die cruises ontvangen ook walstroom voorzien.

In Antwerpen wordt het systeem momenteel uitgerold als onderdeel van de heraanleg van de Kaaiken, al gaat het om een miljoeneninvestering en zal het nog tot het einde van de legislatuur duren voor het werk achter de rug is. Vorig jaar legden 903 riviercruises aan in Antwerpen, met de uitrol van de walstroom kan hun druk op het leefmilieu sterk naar beneden gaan.

Actieplan

Ondertussen broedt de Vlaamse overheid op een actieplan rond cruiseschepen. Bevoegd minister Hans Bonte (Vooruit) wil het in de zomer lanceren. Antwerps schepen van Toerisme Koen Kennis (N-VA) vindt het belangrijk om vanuit de ervaring op het terrein en met een positieve insteek te vertrekken.

De Antwerpse situatie is volgens hem niet te vergelijken met steden als Venetië, waar de scheepvaart tot onbeheersbaar massatoerisme leidt. De riviercruises zouden volgens hem wel degelijk een publiek aantrekken dat de stad ingaat en lokaal geld uitgeeft. "Bovendien is de hele Noordzee een lage-emissiezone voor schepen en zijn rederijen ook wel bezig met vergroening. Zij willen ook niet dat hun passagiers onder een zwarte rookpluim zitten."

In de Antwerpse haven is sowieso wel een verschuiving merkbaar. "Grote cruiseschepen zien we eigenlijk niet meer in Antwerpen. Zeker sinds de fusie met de haven van Zeebrugge is het makkelijker geworden om daar aan te meren en passagiers met een bus richting de stad te vervoeren. Anders zit je met een op- en afvaart van acht uur en moet je een loods huren", vertelt Sys.

Heb jij een bezorgdheid over jouw stad? (<https://www.demorgen.be/snelnieuws/lezersoproep-waar-lig-jij-van-wakker-in-jouw-stad~b7eafbc2/>) Iets waarmee *De Morgen* aan de slag kan in het volgende Stadsdebat? Laat het ons weten via dit formulier (<https://www.demorgen.be/snelnieuws/lezersoproep-waar-lig-jij-van-wakker-in-jouw-stad~b7eafbc2/>).

Gent besloot twee jaar geleden om een verbod op zeecruises uit te schrijven. Het aantal riviercruises werd in diezelfde periode tot vier per dag beperkt. In zulke restricties ziet Antwerpen geen brood, Kennis vindt dat de stad de toeristen best aankan.

Met een gemiddelde van 40 bestede euro's per dag, een cijfer dat de toeristische dienst Westtoer berekende, ligt hun uitgavenpatroon ook in de buurt van de klassieke dagtoerist. En aangezien Antwerpen voor veel riviercruises aan het begin of het einde van een traject ligt, slaan schepen hier vaak hun voorraad in. Ook dat heeft positieve gevolgen voor de lokale economie. "We zitten niet in een armageddon. In bevestigingen merken we ook dat Antwerpenaren toeristen met open armen ontvangen en hen graag op weg helpen."

Als de passagiers van de A-Rosa Sena opnieuw aan boord gaan om van hun avondmaal te genieten, vertellen velen dat ze die vriendelijkheid wel gevoeld hebben. "Ik wist niet dat er ooit geprotesteerd werd tegen de cruiseschepen, we komen toch gewoon genieten", zegt een koppel dat zakjes van Panos en The Chocolate Line met zich meedraagt. "We hebben alleszins enorm van de stad genoten en zouden hier zeker nog eens terug willen komen. Met of zonder cruise."

En met lege maag lopen ze de steiger weer op. Nijmegen wacht op hen, en na een heet stadsbezoek doet een duik in het zwembad op het dek wel deugd.

Paul Notelteirs