

HET EENDAGSTOERISME AAN DE BELGISCHE KUST

R. De Keyser,
Adjunkt-direkteur WES

De commerciële toeristische activiteit aan de Belgische Kust steunt op twee grote pijlers, met name het verblijfstoerisme en het eendagstoerisme. Over het korte en lange verblijfstoerisme aan de Kust is heel wat informatie beschikbaar. Anders is het voor het eendagstoerisme aan de Kust.

Tot voor kort waren gegevens over het eendagstoerisme aan de Kust eerder schaars. Weinig was bijvoorbeeld geweten over het aantal daguitstappen of de bestedingen die hiermee gepaard gaan.

Nochtans vormt het eendagstoerisme aan onze Kust een belangrijk en zelfs controversieel gespreksonderwerp. Teneinde de lopende discussie over het dagtoerisme beter te onderbouwen, heeft het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) besloten om bijkomend onderzoek te verrichten naar deze vorm van toerisme.

Twee enquêtes werden uitgevoerd. In de zomer van 1991 werden 750 dagtoeristen aan de Kust ondervraagd over hun bestedingen en de manier waarop ze zich verplaatsten naar de Kust. In het najaar van hetzelfde jaar werden, als een onderdeel van een ruimer onderzoek naar het vakantie- en rekreatief gedrag van de Belgen, 6.000 Belgen ondervraagd over het aantal daguitstappen dat ze ondernamen naar de Kust, de keuze van de badplaats en het gebruikte transportmiddel.

In onderliggend artikel worden vooreerst de belangrijkste resultaten van beide onderzoeken weergegeven. Nadien wordt dieper ingegaan op de voor- en nadelen van het eendagstoerisme aan de Kust en worden een strategie en enkele mogelijke richtingen van actie voorgesteld.

Het eendagstoerisme aan de Belgische Kust is massaal van omvang en bovendien sterk gekoncentreerd in tijd en ruimte. Het leidt tot zowel positieve effecten, zoals extra lokaal inkomen, als negatieve effecten, zoals verkeers- en parkeerproblemen.

Er wordt voor gepleit om het dagtoerisme aan de Kust op een positieve manier op te vangen. Eventuele maatregelen moeten vooral het terugdringen van het autogebruik op het oog hebben.

Kenmerken

Deze paragraaf heeft in de eerste plaats tot doel de markt van het eendagstoerisme aan de Kust te schetsen. Daarom wordt een raming gemaakt van het aantal dagtrips naar de Kust en de verdeling ervan in de tijd en over de badplaatsen. Tevens wordt de herkomst en bezoeksfrekwentie van deze dagtoeristen nagegaan.

Daarna wordt ruime aandacht besteed aan de transportproblematiek, de bestedingen en de relatie tussen eendags- en verblijfstoerisme.

A. Aantal daguitstappen

Op basis van de vermelde onderzoeken kan het aantal dagtrips met als bestemming de Belgische Kust op ongeveer 20 miljoen per jaar worden geschat.

Een daguitstap werd hierbij omschreven als een verblijf buiten de woning dat ongeveer de ganse dag in beslag neemt. Het zijn uitstappen gemaakt voor het plezier. Dit betekent dat uitstappen waarbij men uitsluitend familie of kennissen bezoekt of uitstappen met een routinematig karakter (bijvoorbeeld in het kader van regelmatige sportbeoefening) buiten beschouwing worden gelaten. Door deze definitie werd gepoogd enkel de werkelijk toeristische daguitstappen aan de Kust te weerhouden.

Het dagbezoek aan de Kust is sterk gekoncentreerd zowel in de tijd als in de ruimte. Circa 80% van alle dagtrips naar de Kust worden gemaakt in de periode april-september en circa 50% in de hoogseizoenmaanden juli en augustus.

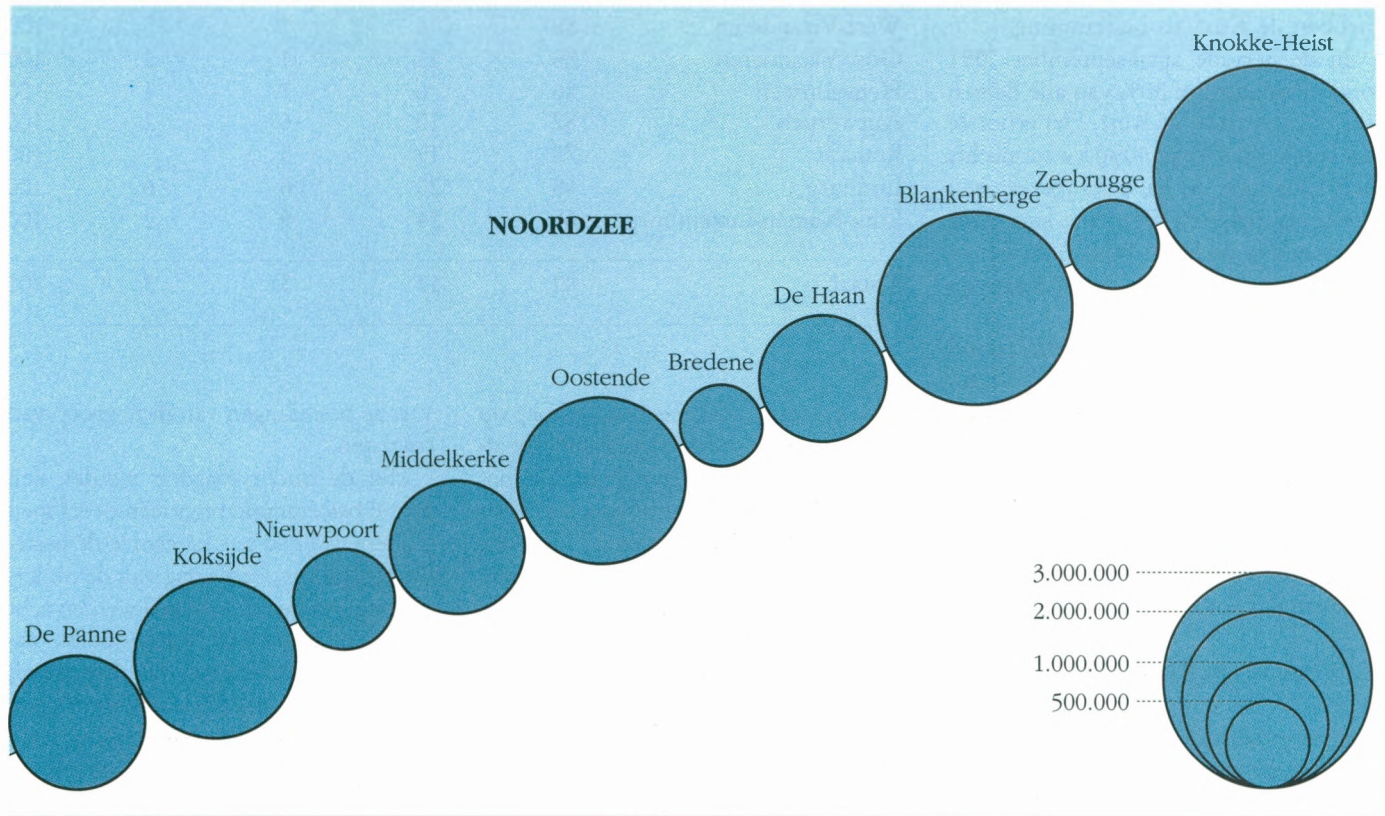
Figuur 1 illustreert dat Knokke-Heist, Blankenberge, Oostende en Koksijde de badplaatsen zijn die de meeste dagtoeristen aantrekken. In de zomer van 1991 kregen deze vier badplaatsen bijna twee derden van alle excursies naar de Kust te verwerken.

Knokke-Heist is de belangrijkste bestemming met een aandeel van ongeveer 22% in alle dagtrips. Ook Blankenberge heeft een belangrijke positie op de dagexcursiemarkt met een aandeel van 17%. Daarna volgen Oostende (13%) en Koksijde (12%). De Haan, Middelkerke en De Panne ontvangen ongeveer 8% van de dagtrips. De andere badplaatsen Nieuwpoort, Zeebrugge en Bredene trekken elk minder dan 5% van de daguitstappen aan.

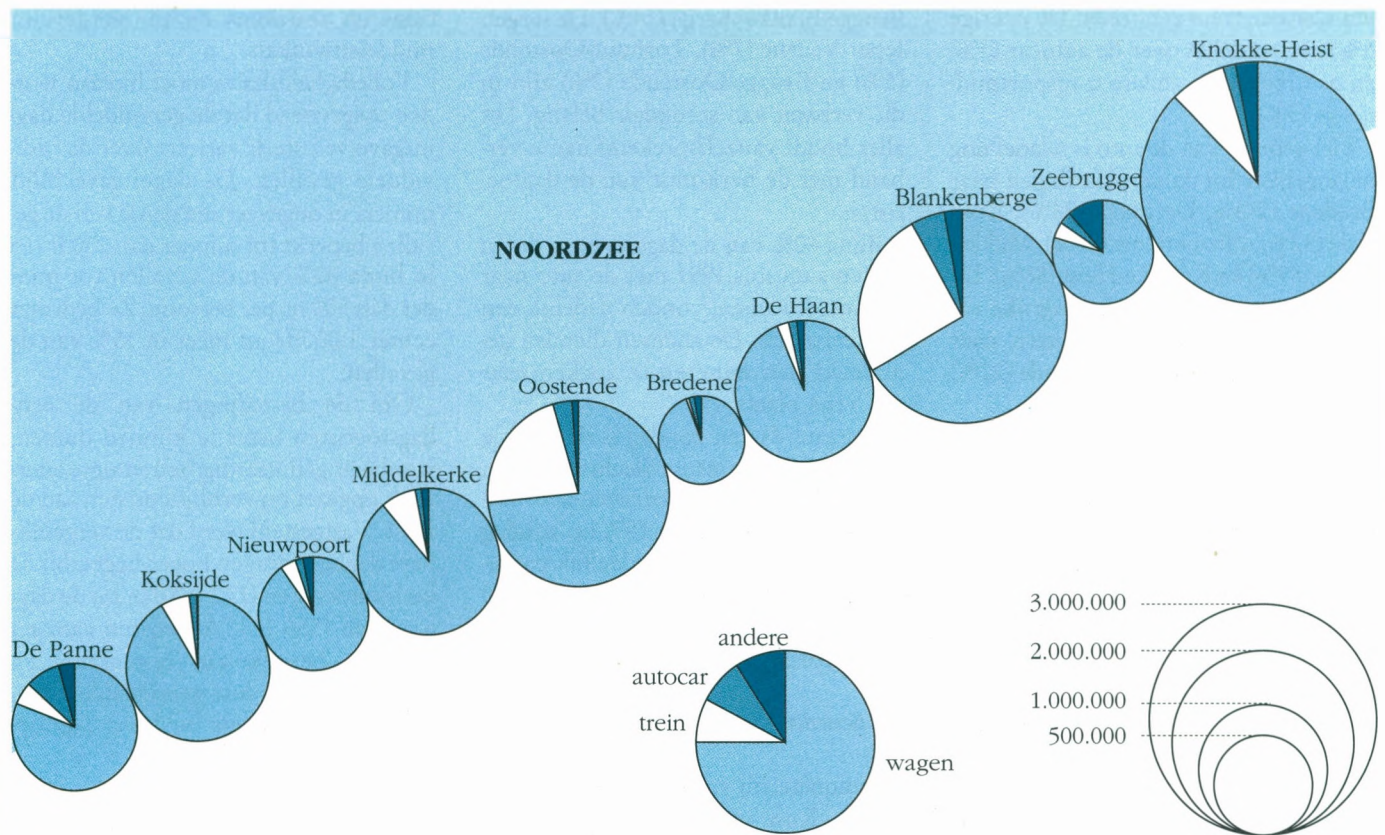
B. Herkomst en bezoeksfrekwentie

De dagtoeristen aan de Belgische Kust zijn overwegend uit eigen land afkomstig. Minder dan 10% komt van over de grens. Enkel in De Panne en Koksijde treffen we een relatief groot aantal buitenlandse, vooral Franse dagtoeristen aan (ongeveer een vierde).

Figuur 1:
 Het aantal daguitstappen naar de badplaatsen aan de Belgische Kust in de periode april-september 1991, WES-enquêtes 1991



Figuur 2:
 Het gebruikte transportmiddel tijdens de daguitstappen van de Belgen naar de badplaatsen aan de Belgische Kust in de periode april-september 1991, WES-enquêtes 1991



De Belgische Kust vormt veruit de belangrijkste bestemming tijdens de dagtrips van de Belgen. Bijna de helft van alle daguitstappen die de Belgen maken, hebben de Kust als bestemming.

In de periode april-september 1991 ondernamen ruim 30% van alle Belgen een excursie naar de Kust. Het grootste deel onder hen (circa 40%) kwam slechts één keer naar de Kust. Ongeveer een derde vertoefde twee tot drie keer voor een dag aan de Kust. Bijna 30% liet in die periode minimaal vier uitstappen naar de Kust optekenen.

De Belgische dagtoeristen zijn vooral afkomstig uit de provincies West-Vlaanderen (24%), Oost-Vlaanderen (24%), Brabant (21%) en Antwerpen (16%). Deze verhoudingen tonen aan dat de dagtochten naar de Kust in hoofdzaak binnen een beperkte straal plaatsgrijpen en dat de Kust een belangrijke rekreatiezone is voor de eigen inwoners.

C. Transportproblematiek

In deze paragraaf komen drie aspecten aan bod. Er wordt aandacht besteed aan het bij de dagtrips naar de Kust gebruikte transportmiddel, de gekozen route en het zoeken naar een parkeerplaats in de badplaatsen.

Uit de geciteerde enquêtes is gebleken dat 82% van de eendagstoeristen met de wagen naar de Kust zijn gekomen in de voorbije zomer. In 12% van de gevallen werd de trein genomen. De overige 6% is te verdelen over de autocar (3%) en een reeks van andere transportmiddelen (3%).

Het gebruik van de auto is relatief nog belangrijker bij de verplaatsingen naar Bredene (94%), De Haan (94%), Koksijde (92%), Nieuwpoort (90%), Middelerke (89%) en Knokke-Heist (88%). De trein speelt een relatief belangrijke rol bij de aanvoer van dagtoeristen naar Blankenberge (25%) en Oostende (22%) (zie figuur 2).

Niet alleen de keuze van de badplaats, maar ook de bezoekfrequentie en de herkomst beïnvloeden het gebruikte transportmiddel.

Personen die slechts eenmalig een dagbezoek aan de Kust brengen maken relatief meer gebruik van de trein (18%) en de autocar (10%). Deze aandelen dalen tot respectievelijk 14% en 3% bij personen die twee tot drie keer een uitstap ondernemen naar de Kust en tot 10% en 2% bij personen die minstens vier keer een excursie doen naar de Kust.

Herkomst	Gebruikt transportmiddel (in %)				Totaal
	Auto	Trein	Autocar	Andere	
West-Vlaanderen	88	6	1	5	100
Oost-Vlaanderen	86	11	1	2	100
Henegouwen	86	6	7	1	100
Antwerpen	82	10	6	2	100
Brabant	78	19	3	—	100
Limburg	68	20	6	6	100
Luik-Namen-Luxemburg	65	24	9	2	100
Totaal	82	12	3	3	100

Men doet relatief meer een beroep op de trein en de autocar naarmate de afstand tot de Kust groter is. De bovenstaande tabel toont bijvoorbeeld aan dat dagtoeristen uit Brabant, Limburg en de meest oostelijk gelegen Waalse provincies verhoudingsgewijze het meest van de trein gebruik maken.

De auto is echter in alle gevallen duidelijk het dominante transportmiddel van de eendagstoeristen aan onze Kust. Daar komt nog bij dat deze autostroom zich slechts langs een beperkt aantal wegen naar de Kust verplaatst. Meer dan 70% van het autoverkeer dat door het dagtoerisme in de maanden juli en augustus van 1991 werd gegenereerd, kwam langs slechts drie wegen naar de Kust. Dit zijn de E40 (39%), de snelweg Maldegem-Knokke (19%) en de weg Brugge-Blankenberge (14%). De wegen Ieper-Veurne (7%), Torhout-Oostende (3%) en Brugge-Oostende (2%) zijn in dit verband van secundair belang. Dit alles houdt vanzelfsprekend nauw verband met de herkomst van de dagtoeristen.

Bijna 60% van de dagtoeristen die in juli en augustus 1991 met de auto naar de Kust kwamen, vonden dadelijk een parkeerplaats. De anderen dienden gemiddeld tien minuten te zoeken naar een vrije plaats.

Op zaterdag en zondag is de situatie echter minder gunstig. Slechts 36% van de geënquêteerde dagtoeristen-automobilisten op zaterdag en 28% op zondag konden hun wagen onmiddellijk parkeren. Gemiddeld werd in het weekend vijftien minuten gezocht naar een vrije parkeerplaats.

D. Bestedingen

De enquête bij ruim 750 dagtoeristen aan de Kust in het hoogseizoen van 1991, laat toe zich een idee te vormen

van de bestedingen van deze groep van toeristen.

Met de ondervraagden werden een aantal bestedingscategorieën overlopen en desgevallend per categorie de bestedingen gedurende de dag van de ondervraging genoteerd. In totaal werden acht uitgavenkategorieën weerhouden, namelijk het tanken van autobrandstof, restaurant-snack, café-tearoom, recreatie (strandstoel, fiets, tennis...), attracties (toegangstickets voor attractiepunten, musea...), aankoop van levensmiddelen, algemene shopping (kledij...) en overige.

Uit de tweede tabel blijkt dat in de vermelde periode per dagtoerist gemiddeld 556 fr. werd uitgegeven. De helft van dit bedrag werd besteed in restaurants en snacks, telkens een vijfde in cafés en tearooms en in niet-levensmiddelenwinkels.

Volledigheidshalve moet hieraan worden toegevoegd dat de gemiddelde daguitgave vrij sterk varieert over de individuele gevallen. De daguitgave blijft immers in ongeveer een derde van de gevallen beperkt tot minder dan 250 fr. en in bijna 60% van de gevallen tot minder dan 500 fr. per persoon. Ze bedraagt echter 1.000 fr. of meer in 15% van de gevallen.

Om de bestedingen van de eendagstoeristen beter te kunnen duiden, werd een gelijkaardig bestedingsonderzoek opgezet bij verblijftoeristen aan de Kust. Vastgesteld werd dat de vergelijkbare dagbestedingen hoger liggen bij de verblijftoeristen (712 fr.) dan bij de dagtoeristen (556 fr.). Alleen ten aanzien van het bezoek aan restaurants en snacks is de absolute gemiddelde uitgave per persoon hoger bij de eendagstoeristen.

Bestedingscategorie	Gemiddelde uitgave per dagtoerist (in fr.)	Bestedingsstructuur (in %)
Tanken	7	1
Restaurant, snack	276	50
Café, tearoom	103	19
Recreatie	18	3
Attrakties	7	1
Levensmiddelen	22	4
Shopping	108	19
Overige	15	3
Totaal	556	100

E. Relatie met het verblijftoerisme

Bijna de helft van de ondervraagde dagtoeristen aan de Kust heeft tijdens de laatste vijf jaar een vakantie (een verblijf van minstens vijf dagen) en/of een korte vakantie (een verblijf van twee tot vier dagen) aan de Belgische Kust doorgebracht.

Dit betekent dat het eendagstoerisme niet los kan worden gezien van het verblijftoerisme. Beide aspecten van het reisgedrag aan de Kust zijn immers relatief sterk met elkaar verbonden.

Evaluatie

Uit het voorgaande blijkt dat het eendagstoerisme een belangrijk fenomeen is aan onze Kust. Naar de toekomst toe mag met de prognose van een verder stijgende mobiliteit van de bevolking ook een verder toenemende toeristische eendagsactiviteit worden verwacht¹.

Het eendagstoerisme brengt een aantal effecten teweeg die deels als positief en deels als negatief te evalueren zijn.

Positief zijn vanzelfsprekend de economische baten die voortvloeien uit de bestedingen van de eendagstoeristen. In het hoogseizoen wordt per dagtoerist iets meer dan 550 fr. uitgegeven. Dit gemiddeld bedrag ligt meer dan waarschijnlijk nog hoger in de andere periodes van het jaar². Rekening houdend met het eerder geraamd totaal aantal daguitstappen naar de Kust, komt men tot een aanzienlijk globaal jaarlijks bestedingscijfer van minimum 11 miljard fr. Dit bedrag vertegenwoordigt bij benadering een zesde van de totale toeristische kustomzet.

De massale omvang van het eendagstoerisme en de concentratie ervan in tijd en ruimte, doen evenwel ook een aantal problemen ontstaan. Men kan in dit verband verwijzen naar verkeers- en

parkeerproblemen, bedreiging van natuurgebieden, vervuiling en bijkomende kosten voor de lokale overheden.

De dominantie van de auto als transportmiddel bij de eendagstrips naar de Kust en het gebruik door de eendagstoeristen van slechts een beperkt aantal invalswegen leiden tot verkeerscongestie en parkeerproblemen.

Het is ook duidelijk dat deze verkeers- en parkeerproblemen en de hierdoor veroorzaakte visuele pollutie de aantrekkelijkheid van het toeristisch produkt aan de Kust verminderen.

Het eendagstoerisme heeft op bepaalde plaatsen ook een negatieve impact op het natuurlijk patrimonium. Meest kwetsbaar in dit verband zijn de duinenzones die in de verdrukking geraken door overdreven betreding.

Een vierde probleem betreft de vervuiling. Uit een recente enquête bij de inwoners van Knokke-Heist, dat de door de eendagstoeristen drukst bezochte gemeente is, kon worden afgeleid dat circa 70% onder hen de vervuiling van gemeente en strand als belangrijkste negatieve facet van het wonen in Knokke-Heist zien. In 90% van de gevallen schrijft men de vervuiling toe aan het toerisme en in het bijzonder aan het dagtoerisme³.

Tenslotte brengt de toeloop van eendagstoeristen voor de lokale overheden extra kosten mee voor het tegengaan van de vervuiling, extra politietoezicht... In deze bijkomende kosten wordt niet bijgedragen door de eendagstoeristen.

Strategie en mogelijke richtingen van actie

Bij het bepalen van een strategie ten aanzien van het eendagstoerisme aan de Kust, moet men er zich rekenschap van geven dat dit eendagstoerisme een belangrijke positieve impact heeft op de

lokale economie, sterk is verbonden met het verblijftoerisme in dezelfde regio en een belangrijke functie vervult ten aanzien van de recreatie van de eigen Westvlaamse bevolking. Bovendien is het dagtoerisme moeilijk te vermijden en zal het in de toekomst wellicht nog aan belang winnen.

Daartegenover staat dat het dagtoerisme duidelijk ook een aantal problemen met zich brengt. De verkeers- en parkeerproblemen springen wellicht het meest in het oog.

Samenvattend kan men daarom stellen dat het wellicht aangewezen is om het dagtoerisme niet te stimuleren maar ook niet af te schrikken. De beste oplossing lijkt erin te bestaan het dagtoerisme adequaat op te vangen en op een positieve manier te kanaliseren. Op deze wijze kan men proberen de baten van het eendagstoerisme zoveel mogelijk te behouden en terzelfdertijd de problemen maximaal te reduceren.

Oplossingen moeten in de eerste plaats worden gezocht in de richting van het terugdringen van het autogebruik en/of het verminderen van de bereikbaarheid per auto van bepaalde zones. In deze zin kan worden gedacht aan de creatie van autovrije of auto-arme voetgangerszones in de centra van de badplaatsen, de creatie van randparkeermogelijkheden, het invoeren van een parkeerverbod nabij kwetsbare zones en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer om de dagbestemming aan de Kust te bereiken.

A. Creatie van voetgangerszones

De creatie van autovrije of auto-arme voetgangerszones heeft tot doel het autoverkeer en het aantal geparkeerde wagens in de centra zelf te verminderen. Zodoende wordt tevens een positieve impuls gegeven aan de aantrekkelijkheid van de centra in het algemeen en van de shoppingfunctie in het bijzonder.

¹ Vereniging voor Economie, *Verkeer in België in 2000, mobiliteit of chaos?*, 1991.

² Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsactieplan, Reeks *Facetten van West-Vlaanderen* nr. 35, p. 15.

³ Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsactieplan, Reeks *Facetten van West-Vlaanderen* nr. 35, p. 11.



Dienst voor Toerisme en Cultuur, De Panne

B. Creatie van randparkeermogelijkheden

Om het parkeerprobleem te verlichten kan de creatie van randparkeermogelijkheden worden overwogen in combinatie met natransport naar de bestemmingsplaatsen van de dagtoeristen. Op korte termijn kan worden gedacht aan parkings in de onmiddellijke omgeving van de centra. In een latere fase kan werk gemaakt worden van echte randparkings, waarbij het autoverkeer op een grotere afstand van de centra wordt opgevangen.

De creatie van deze randparkeermogelijkheden dient gepaard te gaan met een vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de centra.

In een enquête bij ruim 600 eendagstoeristen die tijdens de maanden juli en augustus 1991 met de auto naar de Kust kwamen, werd gepeild naar hun houding ten aanzien van het eventueel gebruik van randparkings nabij de centra.

De enquêteresultaten lieten toe te besluiten dat 25% van de ondervraagden een zeer positieve en 37% een eerder positieve houding aannemen ten opzichte van het gebruik van dergelijke randparkings. Ruim 60% van de eendagstoeristen die de wagen gebruiken staan dus in meerdere of mindere mate positief tegenover de idee van een randparking in de omgeving van de centra. Iets meer dan een vierde van de respondenten lie-

ten een eerder (19%) of zeer (8%) negatieve attitude blijken. De overigen (11%) staan onverschillig.

De respondenten die zich negatief of zeer negatief uitlieten over de idee van een randparking in de nabijheid van de centra, motiveerden hun visie door te wijzen op een aantal problemen met het openbaar vervoer als natransport (probleem met bagage, gebonden zijn aan uurregelingen, wachttijden...), het vasthouden aan het dicht bij zee parkeren en het onderkennen van een aantal problemen in verband met de randparkings zelf (te ver afgelegen, probleem van bewaking, kostprijs...).

In de veronderstelling dat een dergelijke randparking met aansluitend openbaar vervoer wordt ingevoerd, is 69% van de eendagstoeristen die met de wagen naar de Kust kwamen, bereid om daarvoor te betalen. Een vierde van de respondenten is niet bereid tot betaling en 6% heeft geen mening.

Als men bereid is om te betalen voor het gebruik van de randparking, dan draagt het maximum bedrag dat men wil uitgeven voor een parkeerticket, geldig voor een ganse dag en inclusief het gebruik van het openbaar vervoer van en naar de randparking, gemiddeld 174 fr. Ruim 80% van de betrokkenen hebben een bedrag in het hoofd dat ligt tussen 100 fr. en 250 fr.

Een ruime meerderheid van de dagtoeristen-automobilisten staat dus niet alleen positief tegenover de idee van

een randparking in de omgeving van de centra, maar is ook bereid om te betalen voor het gebruik ervan. Op deze manier kan men de dagtoeristen laten meebetalen in de overheadkosten die zij voor de lokale overheden veroorzaken.

C. Invoeren van een parkeerverbod nabij kwetsbare zones

Teneinde de negatieve impact van het eendagstoerisme op het natuurlijk patrimonium te verminderen, kan een parkeerverbod worden ingevoerd nabij de meest kwetsbare zones.

Omwille van de toename van de afstand die de dagtoeristen moeten afleggen om deze zones te bereiken, kan van deze maatregel een belangrijk ontmoetingseffekt uitgaan.

D. Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer

Een andere mogelijke oplossing voor de verkeers- en parkeerproblemen kan worden gevonden in het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer om de dagbestemming aan de Kust te bereiken.

In de reeds genoemde enquête aan de Kust werd nagegaan welke voorwaarden moeten worden vervuld opdat de eendagstoeristen die in juli en augustus 1991 met de auto naar de Kust kwamen, bereid zouden zijn om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen van hun woonplaats naar de Kust.

Uit de antwoorden is gebleken dat 45% van de eendagstoeristen die met de wagen naar de Kust kwamen, onder geen enkele voorwaarde willen overstappen op het openbaar vervoer.

De anderen wijzen het openbaar vervoer niet af als alternatief, maar koppelen een aantal voorwaarden aan het mogelijk gebruik ervan. Het betreft voornamelijk goedkopere verbindingen (vermeld door 21% van de ondervraagden), betere aansluitingen (15%), frekwentere verbindingen (8%) en snellere verbindingen (6%) naar de Kust.

Toch moet worden gesteld dat ondanks deze eerder negatieve attitude, een ruimer gebruik van het openbaar vervoer zich opdringt op termijn en wellicht een dwingende voorwaarde zal zijn om het dagtoerisme verder in goede banen te leiden.



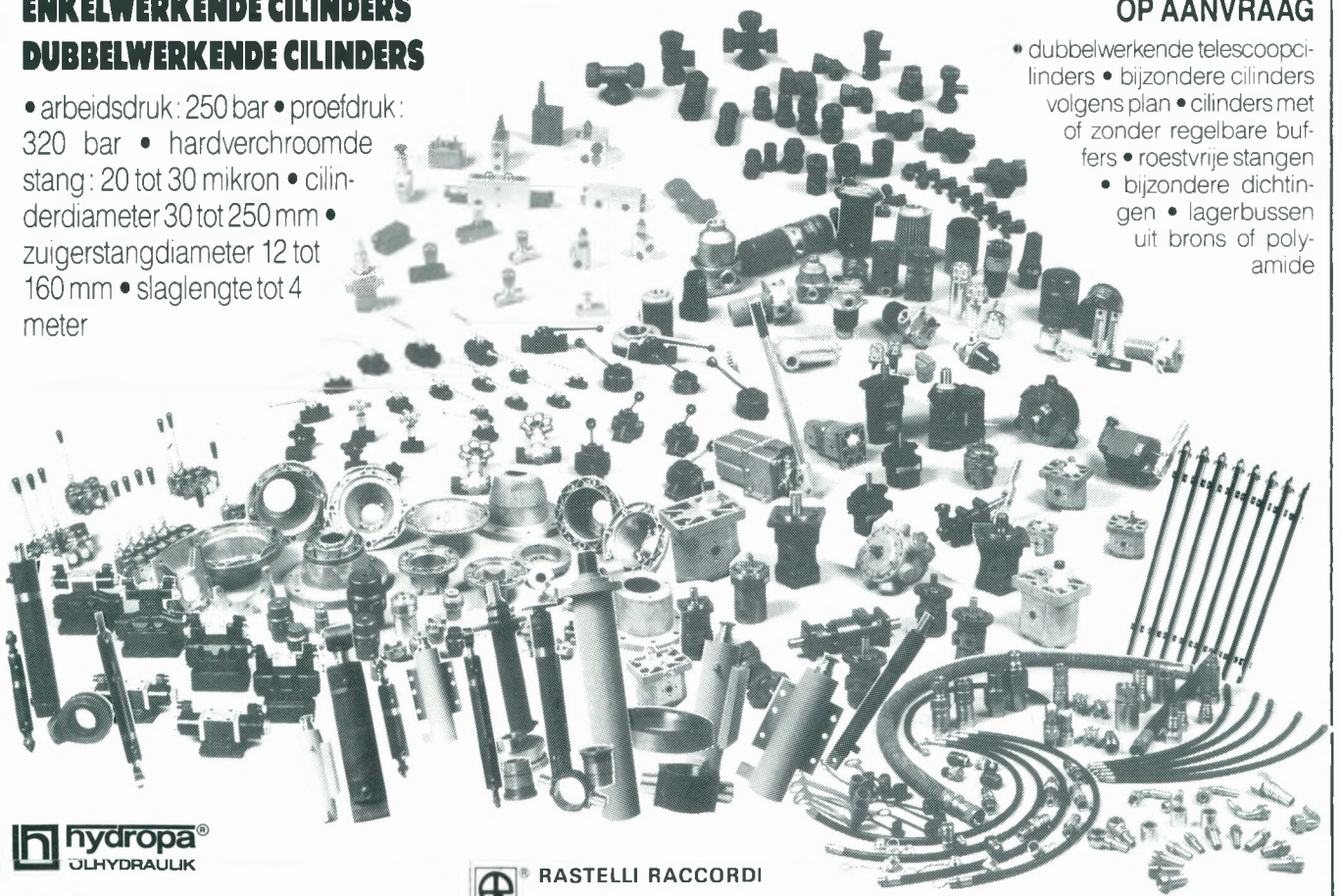
HYDRAULISCHE CILINDERS HYDRAULISCHE GROEPEN

ENKELWERKENDE CILINDERS DUBBELWERKENDE CILINDERS

• arbeidsdruk: 250 bar • proefdruk:
320 bar • hardverchromde
stang: 20 tot 30 mikron • cilin-
derdiameter 30 tot 250 mm •
zuigerstangdiameter 12 tot
160 mm • slaglengte tot 4
meter

OP AANVRAAG

- dubbelwerkende telescoopci-
linders • bijzondere cilinders
volgens plan • cilinders met
of zonder regelbare buf-
fers • roestvrije stangen
- bijzondere dichtin-
gen • lagerbussen
uit brons of poly-
amide



hydropa®
OLHYDRAULIK

**di natale
-bertelli** s.p.a.
martinetti idraulici

Oil Control

atos

ZETA FLUID
ACCESSORI PER
FLUIDODINAMICA

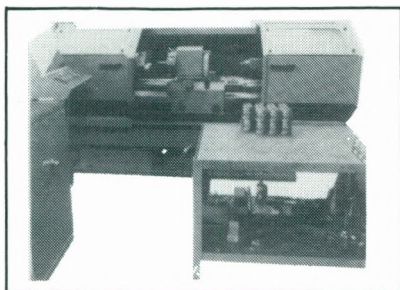
RASTELLI RACCORDI

ILC

BIGNOZZI

FBO
**ioni
strozzi**

S.A.M.
HYDRAULIK



VAPO

HYDRAULICS n.v.
Industrielaan 8
8658 DADIZELE

Telefoon 056/50 11 16 en 50 11 17
Telex VAPODA 85962 - Telefax 056/50 17 99

