

Eindrapport

'Kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust'

In opdracht van:

Toerisme Vlaanderen

Uitgevoerd door:

IDEA Consult:

**Kristof Mertens
Raf Myncke
Wim Van der Beken**

Brussel, 7 november 2008

INHOUDSOPGAVE

	p.
1 Inleiding	4
1.1 Probleemstelling	4
1.2 Uitdagingen	4
1.3 Projectaanpak	5
1.4 Leeswijzer	7
2 Situatietanalyse	8
2.1 Toerisme in Vlaanderen	8
2.2 Openluchtrecreatieve verblijven binnen het toerisme	9
2.2.1 Toeristische vraag	9
2.2.2 Toeristisch aanbod	10
2.3 Toeristische vraag kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust	12
2.3.1 Kwantitatief	12
2.3.2 Kwalitatief	15
2.4 Aanbod kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust	18
2.4.1 Regelgeving	18
2.4.2 Toeristisch aanbod	20
2.4.3 Prijs	23
3 Actoranalyse	25
3.1 Actoren	25
4 Knelpunten Kampeerautotoerisme	30
4.1 Knelpunten rond reglementering en handhaving	30
4.1.1 Afstemming tussen regelgeving op verschillende niveaus	30
4.1.2 Moeilijk te handhaven regelgeving	32
4.1.3 Afstemming met het flankerend beleid	33
4.2 Knelpunten rond vraag en aanbod	36
4.2.1 Mismatch tussen vraag en aanbod	36
4.2.2 Incentives om te investeren worden op dit moment onvoldoende opgepakt	38
4.2.3 Kostprijs van de kampeerautoplaats	38
4.2.4 Vraag is zeer specifiek	41
4.3 Knelpunten rond promotie	41
4.4 Knelpunten rond sensibilisering	42
4.4.1 Mentaliteitsprobleem bij aanbieders en vragers	42
4.4.2 Mentaliteitsprobleem bij verkopers van kampeerauto's	42
4.4.3 Onduidelijkheid over wat wel en niet kan	42
5 Oplossingsrichtingen problematiek	44
5.1 Reglementering en handhaving	45
5.1.1 Uitgangspunt: eenvormigheid en duidelijkheid	45
5.1.2 Oplossing reglementering en handhaving	45
5.1.3 Vaststellen inbreuk op de parkeerwetgeving	48
5.1.4 Opvolging vaststelling overtreding	52
5.1.5 Verbeterde signalisatie	52
5.2 Vraag en aanbod	55
5.2.1 Uitbreiden aanbod kampeerautoplaatsen	55
5.2.2 Uitbreiden aanbod parkeerplaatsen	56
5.2.3 Prijszetting kampeerautoplaats	56
5.3 Promotie	58
5.3.1 Kampeerautovriendelijk label	58
5.3.2 Ontwikkeling van volwaardige toeristische producten	59
5.3.3 Gids met aanbod kampeerautoplaatsen	60
5.3.4 Bijkomend onderzoek naar 'de kampeerautotoerist'	60
5.4 Sensibilisering	62
5.4.1 Sensibilisering kampeerautogebruikers	62

5.4.2	<i>Sensibilisering campingsuitbaters</i>	62
5.4.3	<i>Sensibilisering verkopers en verhuurders kampeerauto's.....</i>	62

6 Actieplan

 64

Lijst van tabellen.....	71
Lijst van figuren.....	71

Bijlage 1: Inleidende interviews

Bijlage 2: Niet weerhouden oplossingen handhaving Mobiliteit

Bijlage 3: Beleid en handhaving in gemeenten

1 INLEIDING

1.1 Probleemstelling

Het kampeerautotoerisme behoort vandaag tot één van de groeiende vormen van het kampeertoerisme in Vlaanderen. Net als in andere Europese landen zoals VK, Duitsland, Frankrijk, Italië en de Scandinavische landen is het gebruik van een kampeerauto ook in Vlaanderen sterk gestegen. In 2007 waren er in België in totaal 33.885 kampeerauto's ingeschreven. Jaarlijks komen er ca. 2.000 nieuwe inschrijvingen bij. Op die manier is tussen 2000 en 2007 het totaal aantal kampeerauto's in België gestegen met 53%.

Samen met deze groei raakten echter ook – en dat vooral aan de Vlaamse Kust – ongewenste neveneffecten zichtbaar. Hierbij denken we aan problemen zoals foutief parkeren, wildkamperen, overlast (lozing, zichtafname, etc.), de moeilijke verkeersplanning, oneerlijke concurrentie ten aanzien van het vergunde aanbod, enz. Deze knelpunten worden gestructureerd en in detail besproken in hoofdstuk 4 van dit rapport.

Om deze problematiek aan te pakken nam Geert Bourgeois, voormalig Vlaams Minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme het initiatief door aan Toerisme Vlaanderen de opdracht te geven de knelpunten en mogelijke oplossingen in kaart te brengen. IDEA Consult ondersteunt nu Toerisme Vlaanderen bij de uitvoering van deze opdracht. In dit rapport vindt u een weerslag van de gedane werkzaamheden.

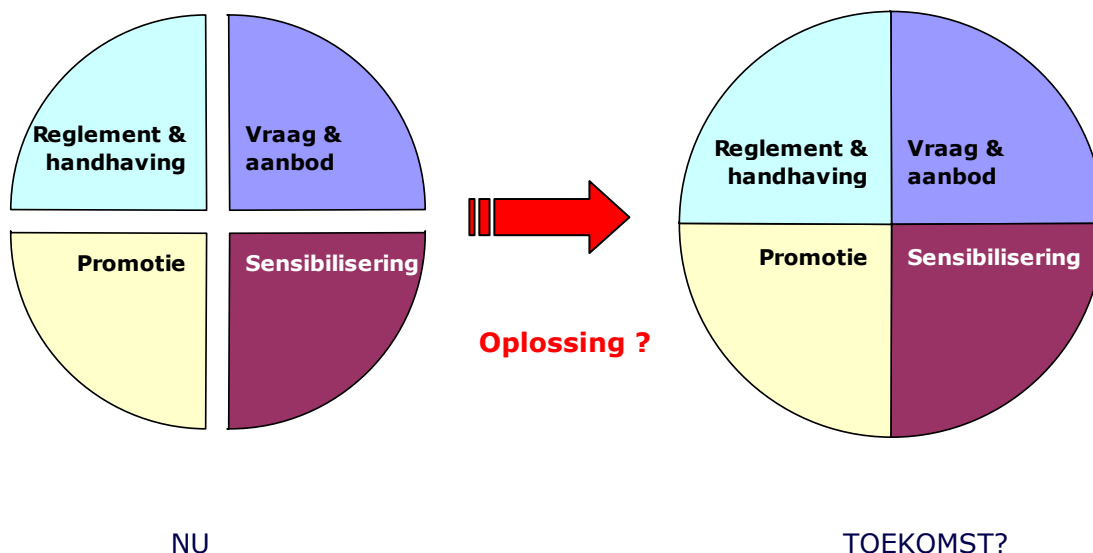
1.2 Uitdagingen

De voorbije jaren werden er reeds door verschillende partijen inspanningen gedaan om de problematiek van de kampeerauto's aan de Vlaamse Kust op te lossen. In 2002 voerde Westtoer een studie uit naar het profiel en de kenmerken van de kampeerautotoerist aan de Vlaamse Kust. De Vlaamse Regering creëerde eind 2003 binnen de openluchtrecreatieve verblijven een vierde terreinsoort (kampeerautoterrein / kampeerautoplaats) en heeft later ook door haar premiebesluit (2006) aan de private actoren en publieke overheden incentives gegeven om een meer uitgebreid aanbod aan plaatsen voor kampeerauto's te creëren.

Ondanks deze en andere waardevolle inspanningen, blijft de problematiek van de kampeerauto's aan de Vlaamse Kust tot op vandaag grotendeels onopgelost. Toch lijkt er bij de betrokken partijen een consensus te bestaan over de bouwstenen die tot een oplossing van de problematiek kunnen leiden. Op die manier kunnen de volgende bouwstenen geïdentificeerd worden:

- Reglementering en handhaving
- Vraag en aanbod
- Promotie
- Sensibilisering

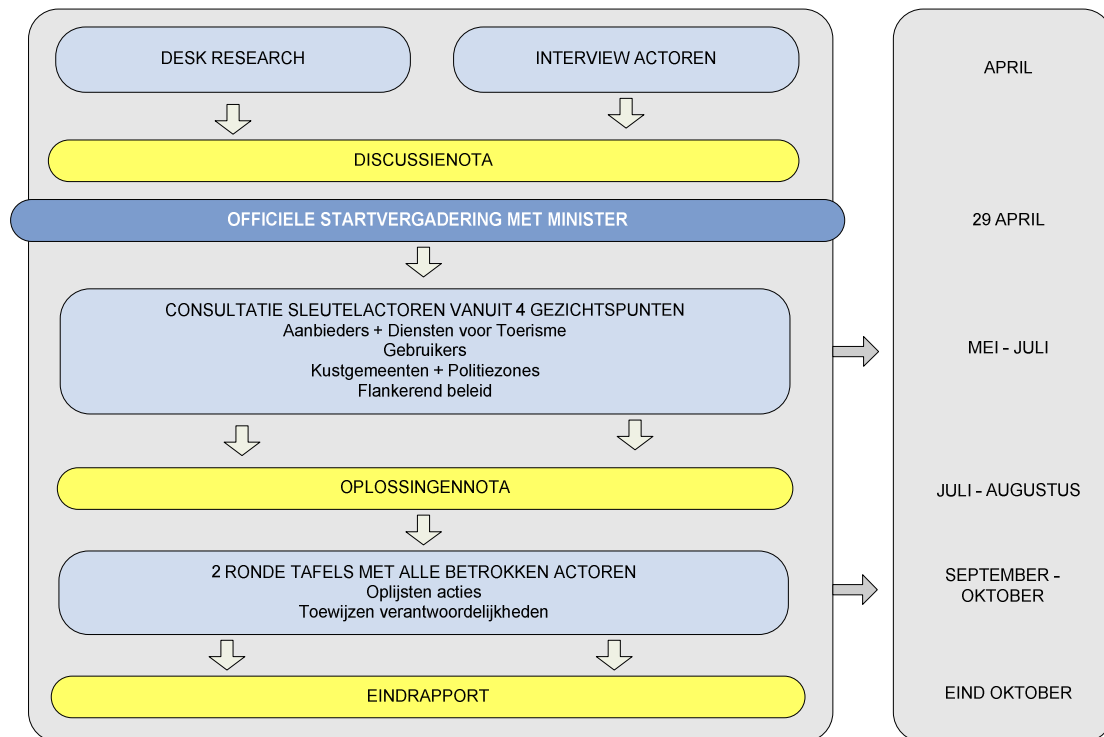
Zoals in onderstaande figuur geïllustreerd, zijn dat vandaag vier losstaande, elkaar verzwakkende bouwstenen. Het zijn net de lacunes tussen de bouwstenen die verhinderen dat we dichterbij tot een globale oplossing van het probleem komen. Om tot een totaaloplossing van de kampeerautoproblematiek aan de Vlaamse Kust te komen, moeten de bouwstenen perfect op elkaar ingrijpen zodat ze een sluitend geheel vormen. Het komt er dus op aan om de bal aan het rollen te brengen!



Hiervoor is een gezamenlijk en op elkaar afgestemd engagement van alle betrokken partijen vereist. Nu reeds is duidelijk dat individuele initiatieven, hoe waardevol ze ook zijn, waarschijnlijk niet tot een gedragen en duurzame oplossing kunnen leiden. Alle stakeholders moeten in dit verhaal een plaats krijgen en daarbij ook hun verantwoordelijkheden opnemen. Dit engagement zou bijvoorbeeld kunnen geconcretiseerd worden in een schriftelijke overeenkomst tussen onder meer sector, gemeenten en gebruikers. Enkel samen kunnen we immers een oplossing vinden voor deze globale problematiek.

1.3 Projectaanpak

In onderstaande figuur wordt het plan van aanpak van IDEA Consult voorgesteld om in de loop van 2008 en dat samen met alle betrokken actoren tot een totaaloplossing voor de problematiek van het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust te komen. In de figuur worden de fases telkens gekoppeld aan een tijdsplan waarin de fases zullen worden uitgevoerd.



In de *eerste fase* van het onderzoek (april 2008) werd een olijsting gemaakt van de belangrijkste knelpunten als aanzet voor een diagnose en dit op basis van deskresearch en zeven interviews¹ met bevoorrechte en betrokken actoren. Opdat alle betrokken partijen zich zouden herkennen in deze diagnose en met alle knelpunten rekening gehouden zou worden, werd tijdens het startoverleg met Minister Bourgeois op 29 april ruimte voorzien om deze knelpuntenanalyse aan te vullen en verder te verfijnen. De bevindingen uit deze eerste fase werden in een discussienota samengevat en hernomen in hoofdstuk 4 van dit rapport.

In de *tweede fase* (mei-juli 2008) werd met de verschillende actoren gezocht naar oplossingen van de kampeerautoproblematiek. Hierbij werd bij de stakeholders afgetoetst wat hun mogelijkheden zijn om acties te ondernemen op korte en middellange termijn en wat hierbij ook de verwachtingen zijn naar de andere actoren toe. Net als in de eerste fase werd ook hier veel ruimte voor inspraak en interactie voorzien, om op die manier tot gedragen voorstellen te komen. De bevindingen uit deze tweede fase werden in een oplossingennota samengevat en hernomen in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Deze oplossingennota werd in een *derde* en laatste *fase* van deze opdracht als input gebruikt voor een ronde tafel met alle betrokkenen waarbij concrete acties om tot een oplossing van de problematiek te komen worden opgelijst. Tijdens een tweede ronde tafel werden voor elk van de acties de verantwoordelijkheden

¹ Dirk Vermeir (Pasar), Hilde Vanhoutte en Norbert Corbisier (Vlaamse Kampeertoeristen en Zwerfautoklub), Dirk Metsu (Recread), Magda Monballyu en Koen De Four (Westtoer), Patrick Vermaut en Annemie Van Den Broecke (Lokale Politie Oostende en Dienst Voor Toerisme Oostende), Willy Vanhooren (Burgemeester Bredene), Ludo Monset (Burgemeester Blankenberge).

toegewezen. De bevindingen uit deze derde fase werden opnieuw in het eindrapport dat nu voor u ligt geïntegreerd.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de resultaten van het onderzoek van IDEA Consult toegelicht.

- In hoofdstuk 2 wordt het kampeertoerisme gesitueerd binnen het toerisme in Vlaanderen.
- In hoofdstuk 3 wordt kort stilgestaan bij de rol van de verschillende actoren met betrekking tot kampeerautoerisme.
- In hoofdstuk 4 worden de knelpunten zoals besproken tijdens het startoverleg op 29 april 2008 opgelijst.
- In hoofdstuk 5 worden de oplossingsrichtingen besproken zoals aangereikt vanuit de verschillende betrokken actoren.
- In hoofdstuk 6 wordt een concreet actieplan opgenomen met afspraken en verantwoordelijkheden om tot een globale oplossing te komen voor de problematiek, en dit gekoppeld aan een tijdsplanning.

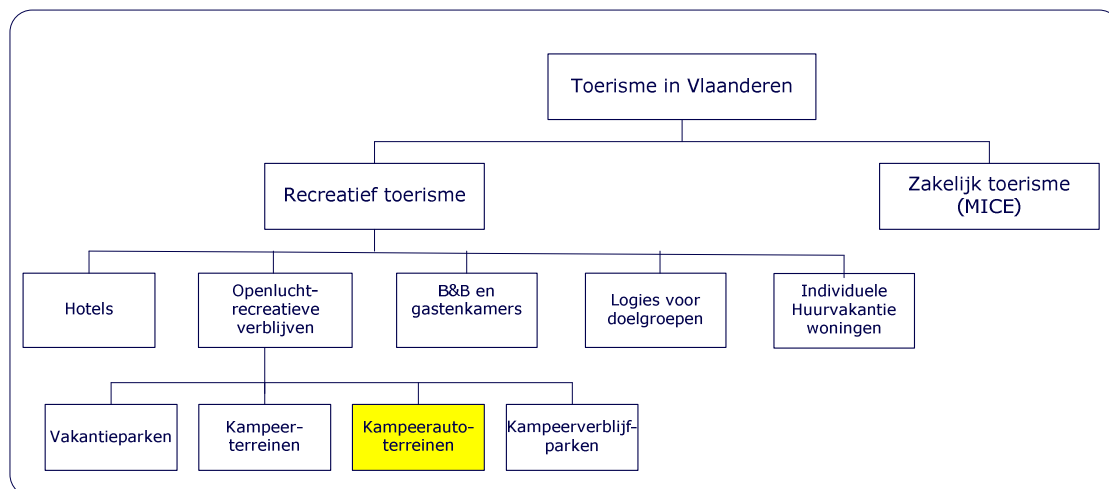
2 SITUATIEANALYSE

De situatieanalyse heeft tot doel het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust te situeren binnen het globale verhaal van toerisme in Vlaanderen. De bedoeling is om in dit hoofdstuk ook een aantal kerncijfers weer te geven met betrekking tot de grootte en de evolutie van deze sector.

2.1 Toerisme in Vlaanderen

Om kampeerautotoerisme te situeren binnen het toeristische verhaal, verwijzen we naar figuur 1. Er wordt een opdeling gemaakt tussen recreatief en zakelijk toerisme. Het recreatief toerisme bestaat daarbij uit meerdere segmenten: hotels, openluchtrecreatieve verblijven, logies voor doelgroepen en B&B en gastenkamers. Ook de verhuur van individuele huurvakantiewoningen wordt onder deze noemer geplaatst. Binnen het recreatief toerisme maken kampeerautoterreinen sinds 2003 naast vakantieparken, kampeerterreinen en kampeerverblijfplaatsen een onderdeel uit van de openluchtrecreatieve verblijven.

Figuur 1: Situering kampeerautotoerisme binnen toerisme in Vlaanderen



Bron: IDEA Consult

In 2007 werden in het Vlaams Gewest in totaal 23,3 miljoen overnachtingen geregistreerd in commerciële logies inclusief huurlogies (enkel verhuurkantoren, aan de Vlaamse Kust). Iets minder dan de helft van deze overnachtingen werden gerealiseerd aan de Vlaamse Kust. Tussen 2004 en 2007 is het aantal overnachtingen hier gedaald van 12,0 miljoen tot 10,7 miljoen.

Tabel 1: Overnachtingen in commerciële logiesvormen in 2004-2007 (incl huurlogies)²

	2004	2007	Evolutie '04-'07
België	35.525.098	35.187.378	-1,0%
Vlaams Gewest	23.578.118	23.303.560	-1,2%
Vlaamse Kust	11.957.151	10.702.008	-10,9%

Bron: Toerisme Vlaanderen – Toerisme in cijfers

2.2 Openlucht recreatieve verblijven binnen het toerisme

In onderstaande paragraaf wordt verder ingegaan op het aantal overnachtingen op openlucht recreatieve verblijven aan de Vlaamse Kust. Hieronder worden achtereenvolgens besproken de toeristische vraag en toeristisch aanbod.

2.2.1 Toeristische vraag

Op basis van de officiële statistieken van de FOD Economie kunnen we stellen dat individuele huurvakantiewoningen aan de Vlaamse Kust goed zijn voor ca. de helft van het totaal aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen. Westtoer schat op basis van het KITS project het aandeel van de individuele vakantiewoningen in het totaal aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen op ca. 65%. Verder blijkt uit onderstaande tabel dat het aantal overnachtingen op openlucht recreatieve terreinen goed is voor ca. 6,6% van het totaal aantal overnachtingen. Het aantal overnachtingen op vergunde kampeerautoterreinen / kampeerautoplaatsen zitten vervat in deze cijfers. In onderstaande tabel wordt ter informatie ook de inschatting opgenomen van het totaal aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen aan de Vlaamse Kust zoals gebeurd door Westtoer in kader van het KITS project.

² Voor Toerisme in Cijfers worden de officiële statistieken van de FOD Economie gebruikt. In deze cijfers worden de verhuringen via toeristische verhuurkantoren in rekening gebracht maar de directe verhuur en de verhuur via derden worden niet in deze cijfers opgenomen. Op basis van het KITS project heeft Westtoer voor 2007 een inschatting gemaakt van het totaal aantal overnachtingen in commerciële logies aan de Kust, inclusief de directe verhuur en de verhuur via derden. Wat betreft 2007 telt Westtoer op die manier in totaal 16.728.622 overnachtingen.

Tabel 2: Aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen aan de Vlaamse Kust

Logiesvorm	# overnachtingen (FOD Economie)	%	Aantal overnachtingen (KITS-project)	%
Hotels	2 128 449	19,9	2 596 708 (a)	15,5
Campings (op toer. standplaatsen)	707 948	6,6	707 948	4,2
Vakantieparken	1 101 581	10,3	1 101 581	6,6
Logies voor doelgroepen	1 426 008	13,3	1 426 008	8,5
Huurlogies	5 338 022	49,9	10 896 377	65,2
Verhuringen via toer. verhuurkantoren	5 338 022	49,9	5 379 153 (b)	32,2
Directe verhuur en verhuur via derden	<i>n.b.</i>	-	5 517 224 (c)	33,0
Totaal	10 702 008	100,0	16 728 622	100,0

Bron: FOD-Economie (officiële statistieken) en Westtoer (KITS project)

(a) Door Westtoer gecorrigeerde cijfers van FOD-Economie op basis van hotelbezettingsgraden en totale capaciteit per maand voor de Kust in 2007.

(b) Inclusief inschatting van de verhuringen via toeristische verhuurkantoren in Zeebrugge die in de officiële statistieken van FOD-Economie niet worden opgenomen.

(c) Inschatting door Westtoer in kader van KITS project op basis van onderzoek uit blitsenquêtes en op basis van aankomsten in verhuringen via toeristische verhuurkantoren.

De laatste jaren is de vraag naar overnachtingen op openluchtrecreatieve bedrijven sterk gedaald (zie onderstaande tabel). Zo is tussen 2004 en 2007 het aantal overnachtingen met 26,5% gedaald. Dit heeft onder meer te maken met de veranderde consumenteneisen; een daling in het aanbod (cfr. punt 2.2.2.) en de concurrentie met andere mogelijkheden: meer comfortabele, luxueuzere verblijven, groei van de doelgroep vijftigplus, ...

Tabel 3: Evolutie aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen aan de Vlaamse Kust

	2004	2007	Evolutie '04-'07
Hotels	2.043.273	2.128.449	+4,2%
Campings	963.437	707.948	-26,5%
Vakantieparken	1.271.704	1.101.581	-13,4%
Logies voor doelgroepen	1.389.090	1.426.008	+2,7%
Huurlogies	6.289.647	5.338.022	-15,1%
Totaal	11.957.151	10.702.008	-10,5%

Bron: Toerisme Vlaanderen – Toerisme in cijfers

2.2.2 Toeristisch aanbod

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van het logiesaanbod aan de Vlaamse Kust in de verschillende logieseenheden. Tussen 2002 en 2007 is het aanbod op campings sterk gedaald. Het aanbod aan toeristische en residentiele plaatsen is gedaald met respectievelijk 27,2% en 7,9%. De daling van het aanbod is daarbij gepaard gegaan met een stijging van de algemene kwaliteit.

Tabel 4: Evolutie logiesaanbod in logieseenheden aan de Vlaamse Kust (2002-2006)

Logiesvorm	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Hotels (a)	8 029	7 985	7 730	7 438	7 173	7 229
Gastenkamers (b)	197	192	213	212	229	243
Sociaal toerisme volwassenen (c)	2 490	2 477	2 392	2 367	2 361	2 385
Jeugdlogies (d)	1 030	1 058	1 130	1 148	1 162	1 176
Toeristische standpl. op campings (e)	5 342	5 080	4 898	4 625	4 204	3 890
Toer. eenheden op vakantieparken (f)	893	893	899	899	823	833
Totaal commercieel logies (excl. tweede woningen en vaste standplaatsen)	17 981	17 685	17 262	16 689	15 952	15 756
Vaste standpl. op campings (g)	24 416	24 550	24 645	23 921	22 929	22 497
Tweede woningen vakantieparken (h)	1 067	1 067	1 246	1 246	1 309	1 299
Tweede woningen op domeinen (i)	4 185	4 265	4 228	4 322	4 343	4 359
Individuele tweede woningen (i)	76 758	78 227	79 649	80 778	81 964	82 481
Totaal tweede woningen en vaste standplaatsen	106 426	108 109	109 768	110 267	110 545	110 636
Algemeen totaal	124 407	125 794	127 030	126 956	126 497	126 392

Bron: Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie, Spoor Toerisme en Recreatie en Westtoer (KITS project)

(a) Incl. hotels die niet vergund zijn door de toeristische overheid. De hier vermelde "logieseenheden" zijn kamers.

(b) Tot op heden zijn logiesverstrekken bedrijven met niet meer dan 3 kamers en/of logies voor maximaal 10 personen niet vergunningsplichtig. Indien ze niet beschikken over een vergunning worden deze onder "gastenkamers" gecatalogeerd. De hier vermelde "logieseenheden" zijn kamers.

(c) Onder sociaal toerisme voor volwassenen wordt verstaan de verblijfsvormen die onder logies voor doelgroepen vallen, maar niet onder jeugdlogies. Bij de hier vermelde "eenheden" kan het zowel gaan om kamers als om vakantiehuizen / appartementen / studio's.

(d) Onder jeugdlogies wordt verstaan de jeugdverblijfcentra, jongerenherbergen en ander jeugdlogies, die onder logies voor doelgroepen vallen. Bij de hier vermelde "eenheden" kan het gaan om individuele kamers, maar ook om slaapzalen.

(e) Toeristische standplaatsen zijn standplaatsen die hoofdzakelijk verhuurd worden voor korte termijn (< of = 31 dagen), inclusief plaatsen op kampeerweiden en trekkershutten.

(f) Toeristische eenheden op vakantieparken zijn eenheden die door het vakantiepark verhuurd worden voor korte termijn (< of = 31 dagen).

(g) Vaste standplaatsen op campings zijn standplaatsen bedoeld voor verhuur op lange termijn (> 31 dagen).

(h) Tweede woningen op vakantieparken zijn vakantiehuizen die niet door het vakantiepark op de toeristische verhuurmarkt worden aangeboden.

(i) Gegevens bekomen uit de gemeentelijke belastingkohieren, door Westtoer opgevraagd bij de gemeenten.

Specifiek voor openluchtrecreatieve verblijven moet vermeld worden dat in de winter de capaciteit beduidend lager ligt in vergelijking met de zomer. Dit geldt in het bijzonder aan de Vlaamse Kust.

Onderstaand wordt verder ingegaan op de kenmerken van het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust. Hieronder worden achtereenvolgens besproken de toeristische vraag en toeristisch aanbod.

2.3 Toeristische vraag kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust

2.3.1 *Kwantitatief*

In onderstaande paragraaf wordt het kampeerautotoerisme vergeleken met het gebruik van de klassieke caravan op basis van beschikbare statistieken. Indicatoren die gebruikt worden om het succes van het kampeerautotoerisme aan te duiden zijn het totaal aantal ingeschreven voertuigen, het aantal nieuwe inschrijvingen en het aantal schrappingen van nummerplaten.

2.3.1.1 *Totaal aantal ingeschreven voertuigen*

Op 31 december 2007 waren er in België volgens de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen 49.659 caravans ingeschreven en 33.885 kampeerauto's. Op 31 maart 2008 was het aantal ingeschreven kampeerauto's al gestegen tot 34.586. Deze cijfers tonen duidelijk de stijgende populariteit van het kampeerautotoerisme in België.

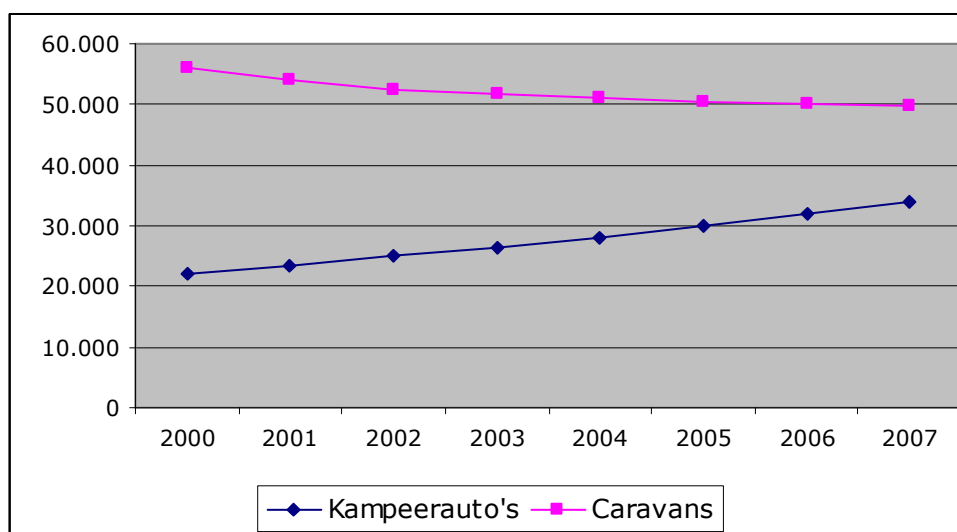
Tabel 5: Overzicht totaal aantal inschrijvingen

	2000	2007	Evolutie '00-'07
Kampeerauto's	22.158	33.885	+52,9%
Caravans	56.180	49.659	-11,6%

Bron: DIV

In vergelijking met 2000 is het totaal aantal ingeschreven caravans in 2007 opvallend gedaald terwijl het aantal ingeschreven kampeerauto's juist sterk is gestegen. Daar waar in 2000 het verschil in aantal ingeschreven caravans en kampeerauto's nog 34.022 bedroeg, is dat verschil herleid tot 15.774 in 2007. Op basis van de eerste cijfers voor 2008 (tot eind maart) lijkt deze trend zich bovendien verder te zetten.

Figuur 2: Evolutie totaal aantal ingeschreven voertuigen op 31 december (2000-2007)



Bron: DIV

De stijging van het aantal ingeschreven kampeerauto's en de daling van het aantal ingeschreven caravans kan verklaard worden door het aantal nieuwe inschrijvingen en het aantal schrappingen van nummerplaten meer in detail te bestuderen.

2.3.1.2 Aantal nieuwe inschrijvingen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal nieuwe inschrijvingen van zowel kampeerauto's als caravans waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen nieuwe en tweedehandse voertuigen. Tussen 2000 en 2007 is het aantal nieuwe inschrijvingen van kampeerauto's beduidend sterker gestegen in vergelijking met het aantal nieuwe inschrijvingen van caravans.

Tabel 6: Overzicht aantal nieuwe inschrijvingen

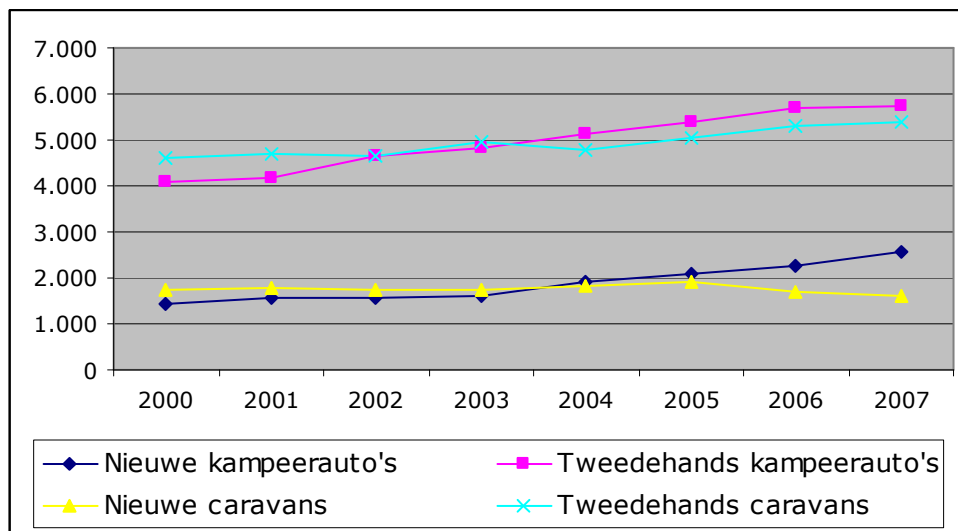
	2000	2007	Evolutie '00-'07
Kampeerauto's			
Nieuw	1.417	2.547	+79,7%
Tweedehands	4.102	5.760	+40,4%
Caravans			
Nieuw	1.732	1.604	-7,4%
Tweedehands	4.609	5.374	+16,6%

Bron: DIV

Op basis van gegevens van de DIV moet een opvallende evolutie vastgesteld worden in het aantal nieuwe inschrijvingen van kampeerauto's ten opzichte van het aantal nieuwe inschrijvingen van caravans:

- Het aantal inschrijvingen van tweedehands voertuigen ligt voor zowel kampeerauto's als caravans beduidend hoger dan het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen.
- Vanaf 2003 is het absoluut aantal nieuwe inschrijvingen van kampeerauto's groter dan het aantal inschrijvingen van caravans en dat zowel voor tweedehanse als nieuwe voertuigen.
- Sinds 2004 is het aantal inschrijvingen van nieuwe kampeerauto's blijven stijgen en dat in tegenstelling tot het aantal inschrijvingen van nieuwe caravans. Het verschil wordt met andere woorden groter.

Figuur 3: Evolutie aantal inschrijvingen 2000-2007



Bron: DIV

De voorlopige cijfers voor 2008 (tot eind maart) voorspellen dezelfde evolutie met reeds meer dan het dubbel aantal inschrijvingen voor de nieuwe kampeerauto's ten opzichte van nieuwe caravans.

2.3.1.3 Aantal schrappingen van voertuigen

In 2007 registreerde de DIV in totaal respectievelijk 2.502 schrappingen van nummerplaten van kampeerauto's en 4.628 schrappingen van nummerplaten van caravans.

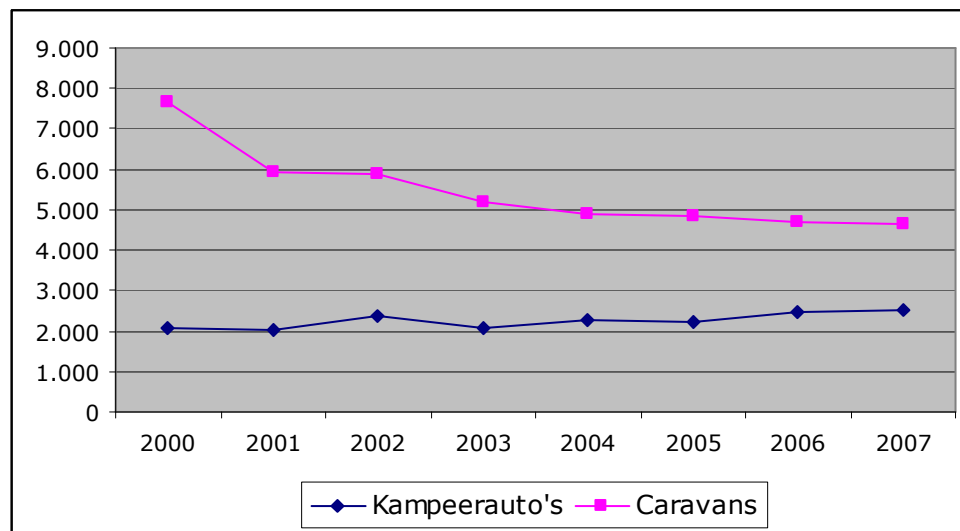
Tabel 7: Overzicht aantal schrappingen van nummerplaten van voertuigen

	2000	2007	Evolutie '00-'07
Kampeerauto's	2.070	2.502	+20,9%
Caravans	7.666	4.628	-39,6%

Bron: DIV

Bekijken we nog het aantal schrappingen van nummerplaten van voertuigen dan zien we dat het aantal schrappingen dalend is voor de caravans en stijgend voor het aantal kampeerauto's. Het aantal schrappingen van nummerplaten van caravans ligt wel nog steeds een stuk hoger dan voor de kampeerauto's.

Figuur 4: Evolutie aantal schrappingen nummerplaten kampeerauto's versus caravans (2000-2007)



Bron: DIV

2.3.2 Kwalitatief

Bovenstaande kwantitatieve indicatie van de vraag kan op kwalitatieve manier uitgediept worden door ook te kijken naar de kenmerken, gewoonten, behoeften en wensen van de kampeerautotoerist.

2.3.2.1 *Beschrijving van de 'kampeerautotoerist'*

Op basis van het onderzoek uitgevoerd door Westtoer bij gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust uit 2002³ en aangevuld door inzichten vanuit interviews met vertegenwoordigers van Pasar en de Vlaamse Kampeertoeristen / Zwerfautoklub, kunnen een aantal algemene kenmerken beschreven worden van de 'gemiddelde' kampeerautotoerist aan de Vlaamse Kust:

- eerder 'ouder publiek': 60% van de gebruikers is ouder dan 45 jaar
- tweederde van de kampeerautogebruikers is afkomstig uit België
- geen 'elitair publiek' (42% is arbeider)
- kampeerautotoeristen zijn veelal gepensioneerd en beschikken veelal over tijd
- gemiddelde grootte van het reisgezelschap is 2,5 personen
- herhaalfactor van de bezoeken is zeer hoog
- gemiddelde verblijfsduur op eenzelfde parkeerplaats is 2,2 nachten
- gebruik van kampeerauto vertoont ook een specifiek piekgebonden karakter
- actief publiek met betrekking tot informele informatiekanalen

Algemeen is het mogelijk binnen de grote groep van de kampeerautotoeristen een aantal subgroepen te karakteriseren:

³ Onderzoek bij de gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust (juli – augustus 2002), uitgevoerd door Afdeling Strategische Planning, Onderzoek en Databeheer van Westtoer. Het onderzoek beperkte zich tot de kampeerautogebruikers die parkeerden of overnachtten op de dan niet daartoe bestemde parkeerplaatsen langs de Vlaamse Kust. Gebruikers van kampeerterreinen werden niet bevroegd. In totaal werden 397 respondenten bevroegd voor de gehele Vlaamse Kust.

- *Avonturiers*: belangrijk segment, heeft lak aan organisatie en gaat kamperen vanuit het idee van 'vrijheid, blijheid'
- *Veilige avonturiers*: avontuur, vrijheid zijn essentieel, maar ook veiligheid en comfort zijn belangrijke elementen
- *Vroegere caravan- of tentgebruikers*: maakt ongeveer 20 à 30% uit van de markt, stappen over naar kampeerauto als zucht naar luxe stijgt

2.3.2.2 Behoeften van de consument

Bij de vraag om welke redenen men precies voor een bepaalde parkeerplaats heeft geopteerd antwoordde ca. 40% van de respondenten uit het onderzoek van Westtoer dat de specifieke ligging van de parkeerplaats in kwestie belangrijk was. Verwijzingen naar het feit dat parkeren met een kampeerauto op die plaats is toegelaten, evenals verwijzingen naar de rust op de parkeerplaats worden elk door iets meer dan 20% van de respondenten genoemd. Prijs lijkt op basis van de enquête minder van doorslaggevend belang te zijn bij de keuze van de parkeerplaats.

Tabel 8: Redenen voor keuze parkeerplaats (in % van aantal respondenten)

	%
Specifieke ligging	39,3
Hier is het toegelaten	21,4
Rustig gelegen	20,9
Geen andere parkeerplaats bekend in deze badplaats	11,8

Bron: Westtoer, Onderzoek Kampeerauto's Vlaamse Kust, juli – augustus 2002

In het onderzoek van Westtoer werd ook gepeild naar de intentie om eventueel gebruik te maken van specifieke standplaatsen voor kampeerauto's. Deze vraag werd gesteld voor de effectieve invoering van de nieuwe terreinsoort. Hoewel uit het onderzoek van Westtoer het gebrek aan parkeerplaatsen duidelijk naar voor komt, is een opvallende conclusie dat 50% van de kampeerautotoeristen niet de intentie heeft gebruik te maken van eventuele specifieke standplaatsen voor kampeerauto's. Belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- het vrijheidsgevoel dat zou dalen,
- de prijs
- het argument dat zij op zichzelf reeds voldoende autonomie bezitten.

Uit deze antwoorden blijkt dat een deel van de kampeerautogebruikers het principe van 'vrijheid, blijheid' hanteren. Soms worden kopers of huurders van een kampeerauto daarbij een onrealistisch beeld voorgehouden door de verkopers of verhuurders van de kampeerauto's. Bovendien heerst de mentaliteit bij een groot deel van de kampeerautotoeristen dat ze niet willen vergeleken worden met de campinggebruikers.

Indien de kampeerautotoeristen deze optie wel zouden overwegen, worden hieraan de voorwaarden gekoppeld van een goedkoper tarief voor kampeerauto's, aanwezigheid van functionele faciliteiten en de aanwezigheid van een lozingspunt voor afvalwater.

2.3.2.3 Informatie-uitwisselingkanalen van de kampeerautotoeristen

Kampeerautotoeristen blijken een zeer actief publiek op vlak van informele communicatie en uitwisseling van informatie. De fora op websites zoals

campersite.be worden druk bezocht. Een screening van de berichtgeving en communicatie op de verschillende fora levert volgende inzichten op:

- Aard van de berichtgeving: Positieve en negatieve berichten wisselen elkaar af. Een constante is echter de frustratie over het gebrek aan aanbod en initiatieven.
 - Positieve berichtgeving bestaat vnl. uit tips, verwijzingen naar legitieme kampeerplaatsen, de wil om een redelijk bedrag neer te tellen voor welbepaalde dienstverleningen, ...
 - Negatieve berichten handelen vaak over de prijs die te duur geacht worden, voorzieningen waar zij als zelfvoorzienende kampeerautotoeristen geen nood aan hebben, verwijzingen naar 'gratis' kampeerplaatsen, ...
- Juistheid van de uitgewisselde informatie: Parkeren en kamperen worden vaak als hetzelfde aanzien. Ook de betekenis van de verkeersborden is niet voor iedereen bekend. Als antwoord wordt echter vaak de juiste informatie aangegeven o.b.v. citaten uit het decreet, stukken van websites⁴, elektronische en telefonische communicatie met de betreffende gemeenten, politie, diensten van toerisme.
- Bereidheid tot initiatief: Opvallend is ook dat ze zelf vaak geëngageerd zijn om oplossingen uit te denken, toeristische diensten en gemeentebesturen te contacteren om hun stem te laten horen, vergelijken met het buitenland om ideeën te kopiëren. Zo wordt onder meer geopperd voor een soort lidmaatschap die voordelen biedt op verschillende campings en terreinen naar het voorbeeld van het France Passion en Fattore Amico (nocterra⁵).
- Prijs: Met betrekking tot de prijs zijn de meningen vaak uiteenlopend in die zin dat er velen nog steeds opteren voor 'gratis' parkings of het goedkopere buitenland daar waar vele anderen wel een redelijke prijs willen betalen voor bepaalde voorzieningen. Voor een lozingspunt en een punt voor tapwater willen ze dan ook 5 à 10 euro betalen. In ieder geval zouden de prijzen voor kampeerautoplaatsen of -terreinen lager moeten zijn dan de campings.
- Kritisch publiek: Het is ook een kritisch publiek ten opzichte van elkaar. Zo wordt het verstoren van de rust en openbare orde niet goedgekeurd of aangemoedigd. Kampeerautotoeristen hebben duidelijk de voorkeur voor de mooiste plekjes, dichtbij het strand, de zee, ... Al groeit wel het algemeen besef dat de tijden van kamperen vlak aan het strand voorbij is door onder meer de nieuwe regelgeving.
- Minderheid: Tot slot overheerst het gevoel dat ze zich moeten groeperen. Ze zien zichzelf als een minderheid die niet welkom is en waar minder initiatieven voor worden genomen van overheidswege. Alle initiatieven worden dan ook geapprecieerd, met uitzondering van een paar die hopen hun huidige, 'gratis' plaatsen niet te zien verdwijnen of geconfronteerd te worden met een strengere handhaving ten gevolge van die nieuwe initiatieven.

2.3.2.4 Trends & ontwikkelingen

Grotere vraag in de kampeerautosector wordt beantwoord door een stijgend en ook divers aanbod aan kampeerauto's. Het Caravan en Motorhome salon Mobicar op de Heizel in Brussel getuigt van deze groeiende trend. In zijn driejarig bestaan, heeft het salon steeds stijgende bezoekersaantallen gekend. De trend naar de steeds groter wordende kampeerauto's is waarschijnlijk gepasseerd en vervangen door een trend naar meer compactere kampeerauto's die meer handelbaar zijn zonder evenwel in te boeten op vlak van luxe, integendeel. Het

⁴ www.dekust.org

⁵ www.nocterra.com

zijn eigentijdse, gestroomlijnde voertuigen geworden die zijn uitgerust met de laatste technische snufjes op het vlak van veiligheid en comfort.

2.4 Aanbod kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust

In onderstaande paragraaf wordt het toeristisch aanbod voor gebruikers van kampeerauto's besproken.

2.4.1 Regelgeving

In 2003 heeft de Vlaamse Regering een nieuwe regelgeving ingevoerd als antwoord op de groei van het kampeerautotoerisme. Er kwam naast de terreinsoorten kampeerterrein, kampeerverblijfpark en vakantiepark een vierde terreinsoort: het kampeerautoterrein / de kampeerautoplaats. Specifieke kenmerken voor deze nieuwe terreinsoort worden in onderstaande kader opgelijst.

Kenmerken kampeerautoterrein:

- Het kampeerautoterrein is afgebakend en beschikt of over een automatisch betalingssysteem met betalingsbewijs of over een bemande receptie.
- Het terrein wordt, waar het paalt aan de openbare weg, afgeschermd door een groenscherm (van inheemse gewassen) van minimaal 0,5 meter breedte.
- Het gebruik van lichtbronnen wordt beperkt tot de noodwendigheden inzake veiligheid en uitbating.
- Het aantal kampeerautoplaatsen is beperkt tot 40.
- De kampeerautoplaatsen zijn doorlopend genummerd, afgebakend en meten minimaal 8x3 meter.
- Tussen de kampeerauto's dient, uit brandveiligheidsoverwegingen, minimaal 4 meter, gemeten vanop de grond, gelaten te worden. De kampeerauto's mogen evenwel per cluster van ten hoogste 4 bij elkaar staan.
- Onverminderd de brandveiligheidsvoorschriften hebben de kampeerautoplaatsen en de wegen op het kampeerautoterrein een minimum draagvermogen van 4 ton.
- Het terrein beschikt over minimaal één watertapplaats (met minimaal één kraan) met ten allen tijde drinkbaar water.
- Het terrein beschikt over minimaal één lozingspunt voor chemische wc's, voorzien van waterspoeling en aangesloten op de riolering.
- Het terrein beschikt over een opslagmogelijkheid voor het verzamelen van gesorteerd afval (papier, karton, glas, ...) en GFT, indien dit door de betrokken gemeente afzonderlijk ingezameld wordt.
- Buiten het herkenningsteken afficheert de vergunninghouder, op het infobord nabij de ingang, de receptie of het betalingssysteem, alle door de wetgeving verplichte informatie en een overzicht van de vergunde terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven gelegen binnen een straal van 10 kilometer.

Regelgeving van Toerisme Vlaanderen bepaalt dat kampeerauto's terecht kunnen op drie soorten plaatsen: specifiek kampeerautoterrein, specifieke plaatsen voor kampeerauto's op campings en op een reguliere toeristische standplaats op een camping:

- Kampeerautoterrein: terrein waarop uitsluitend kampeerautoplaatsen voorkomen.
- Kampeerautoplaats: specifiek ingerichte kampeerautoplaatsen op vergunde klassieke campings.
- Reguliere toeristische standplaats op een camping: kampeerautotoeristen kunnen ook terecht op de klassieke plaatsen $\geq 80 \text{ m}^2$ op reguliere vergunde campings.

Op dit moment wordt echter ook gekampeerd op niet-vergunde plaatsen, vaak op parkeerplaatsen voor kampeerauto's.

Nieuw Logiesdecreet

Op 2 juli 2008 werd het decreet betreffende het toeristische logies (het zogenaamde 'Logiesdecreet') door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement unaniem goedgekeurd. De volgende stap is de uitwerking van de categoriespecifieke uitvoeringsbepalingen (exploitatievoorwaarden en classificatienormen). Het Logiesdecreet zal in werking treden van zodra deze uitvoeringsbesluiten door de Vlaamse Regering worden goedgekeurd. De voorbereiding van de besluiten zal gefaseerd gebeuren. Het is de bedoeling om de uitvoeringsbesluiten klaar te hebben voor het einde van de huidige legislatuur.

- in een eerste fase worden de exploitatie- (en classificatie)normen voor de categorie 'hotel' en 'openluchtrecreatief terrein' aangepakt. Daarnaast wordt de werking en samenstelling van het adviescomité en beroepscommissie bepaald. Tenslotte worden de specifieke brandveiligheidsnormen voor alle logiescategorieën omschreven.
- In een tweede fase komen de exploitatie- (en classificatie)normen van de categorieën 'gastenkamer', 'vakantiewoning' en 'vakantielogies' aan bod.
- In een 3^{de} fase worden de classificatienormen voor alle logiescategorieën dan gefinaliseerd.

2.4.2 Toeristisch aanbod

Hieronder volgt een overzicht van het huidige vergunde en niet-vergunde aanbod voor kampeerauto's aan de Vlaamse Kust.

2.4.2.1 Kampeerautoterreinen

De categorie kampeerautoterreinen werd in 2003 ingevoerd. In onderstaande tabel wordt het aanbod aan vergunde kampeerautoterreinen weergegeven. Het aanbod is op dit ogenblik beperkt met slechts 1 kampeerautoterrein aan de Vlaamse Kust, goed voor 28 staanplaatsen. De Zwerver in Nieuwpoort is een privé-initiatief dat van start is gegaan in september 2006. Toerisme Vlaanderen investeert momenteel in de aanleg van een kampeerautoterrein in Westende dat uitgbaat zal worden door Kompas Campings en het hele jaar zal geopend zijn met in het totaal 32 bijkomende kampeerautoplaatsen.

Tabel 9: Overzicht kampeerautoterreinen aan de Vlaamse Kust

Gemeente	Naam terrein/bedrijf	Aard terrein	Aantal KA-plaatsen
Nieuwpoort	De Zwerver	Kampeerautoterrein	28
Westende	Kompas Camping	Kampeerautoterrein	32 (nog niet in gebruik)

Bron: Toerisme Vlaanderen

In Brugge bevindt zich het kampeerautoterrein Kanaaleiland aangelegd op initiatief van de Stad Brugge in samenwerking met Interparking, geopend in juni 2007. In totaal is er hier plaats voor 37 kampeerauto's.

2.4.2.2 Kampeerautoplaatsen

Kampeerautotoeristen kunnen naast de specifieke kampeerautoterreinen die enkel en alleen voor kampeerauto's bestemd zijn, ook terecht op andere kampeerterreinen. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de terreinen die kampeerautoplaatsen aanbieden aan de Vlaamse Kust (andere dan kampeerautoterreinen). Het aantal kampeerautoplaatsen is in vergelijking met het totaal aantal plaatsen op het terrein beperkt. Slechts 37 van de 1.839 plaatsen (toeristische + residentiële plaatsen) zijn specifiek voorzien voor kampeerauto's wat overeenkomt met 2% van het totale aanbod. In realiteit ligt het percentage veel lager omdat de 37 plaatsen eigenlijk gerelateerd moet worden aan het totale aanbod van toeristische standplaatsen aan de Vlaamse Kust.

Tabel 10: Overzicht kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust

Gemeente	Naam terrein/bedrijf	Aard terrein	Aantal KA-plaatsen	Totaal aantal plaatsen op terrein
Middelkerke	Mid's Park	Kampeerverblijfpark	2	267
Koksijde	Bloemenduin	Kampeerverblijfpark	2	102
De Haan	De Heide	Kampeerterrein	2	129
Blankenberge	Jamboree	Kampeerverblijfpark	4	349
	De Wielen	Kampeerverblijfpark	8	240
Bredene	Park Costa	Kampeerverblijfpark	6	508
	Asterix	Kampeerverblijfpark	3	147
Knokke-Heist	Holiday	kampeerterrein	10	97
Totaal			37	1.839

Bron: Toerisme Vlaanderen (augustus 2008)

In Brugge (Sint-Kruis) bevinden zich op camping Memling nog 10 aangepaste kampeerautoplaatsen.

2.4.2.3 Reguliere kampeerplaatsen

Hierboven is het aanbod aan kampeerautoplaatsen weergegeven die effectief vergund is als kampeerautoplaats. Op de verschillende openlucht recreatieve verblijven zijn echter ook nog toeristische plaatsen al dan niet met sanitair waarop eventueel ook kampeerauto's zouden kunnen staan, maar die nu niet vergund zijn als kampeerautoplaats. In theorie zouden een deel van deze plaatsen kunnen omgevormd worden tot specifieke plaatsen voor kampeerauto's⁶. Naast de 28 plaatsen op kampeerautoterreinen en de 37 specifieke kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust, zijn er in totaal nog 2.247 toeristische plaatsen zonder sanitair waarop kampeerauto's eventueel plaats kunnen nemen. Op basis van een inventarisatie van Westtoer van juli 2007 bleek dat er destijds in totaal 176 plaatsen waren die geschikt waren voor kampeerauto's. In deze 176 plaatsen zaten echter toen ook de destijds vergunde

⁶ Het kampeerdecreet stelt dat ten hoogste de helft van de toeristische kampeerplaatsen mag vervangen worden door kampeerautoplaatsen. Hierbij komt dat drie kampeerautoplaatsen het equivalent zijn van één toeristische kampeerplaats.

kampeerautoplaatsen op kampeerautoterreinen en de kampeerautoplaatsen op kampeeterreinen en kampeerverblijfparken.

Tabel 11: Overzicht mogelijke plaatsen voor kampeerautotoeristen op kampeeterreinen en -verblijfparken aan de Vlaamse Kust

Gemeente	Toeristische plaatsen
Knokke-Heist	24
Blankenberge	148
De Haan	178
Bredene	505
Oostende	0
Middelkerke	626
Nieuwpoort	194
Koksijde	120
De Panne	452
VLAAMSE KUST	2.247

Bron: Toerisme Vlaanderen, 2008

2.4.2.4 Niet-vergunde aanbod aan kampeerautoplaatsen

Naast deze vergunde kampeerautoplaatsen zijn er echter ook nog een groot aantal plaatsen waar de kampeerautotoeristen de weg naartoe vinden, maar die niet vergund zijn. Onderstaande tabel geeft een overzicht, samengesteld op basis van verschillende bronnen. Uiteraard is deze lijst dan ook niet exhaustief. Het geeft echter wel een indicatie van de hele situatie. Bij de kampeerautoplaatsen die vermeld worden in de brochure van Pasar wordt voor meer informatie verwezen naar de betreffende gemeentelijke diensten van toerisme of gemeentelijke infokantoren. Ook op de fora wordt aangeduid in welke mate kamperen op de betreffende plaatsen gedoogd wordt.

Tabel 12: Overzicht niet-vergunde kampeerautoplplaatsen aan de Vlaamse Kust

Gemeente	Plaats	Aantal plaatsen	Bron
Brugge	Parkeerstrook langs de ring R30 in het stuk tussen Gentpoort en Kruispoort ter hoogte van de oprit Speelpleinlaan		website Brugge ⁷
	Parking in Zeebrugge-bad rond Baron de Maerelaan	10	brochure Pasar/campersite.be
	Langsheen de Rederskaai		campersite.be
	Graaf Jansdijk tegenover de marine basis		campersite.be
Blankenberge	Tegenover Sealife center bij het vakantieceterium Duinse Polders	20	campersite.be
	A. Moysenpad aan de Florealclub		campersite.be
Bredene	Op de parking aan de achterzijde van het gemeentelijk sportcentrum-zwembad in de Spuikomlaan	8	campersite.be
Oostende	Churchill parking - naast station in Oostende centrum		campersite.be
	Op de kustweg tussen Middelkerke en Oostende		campersite.be
	Regimentsplein	10	campersite.be/brochure Pasar
	Zinnialaan	15	brochure Pasar
	Parking Buskruitstraat		brochure Pasar
Middelkerke	Parking achter marinekazerne langs Lependreef		brochure Pasar
	Raversijde		campersite.be
	Koning Ridderdijk		campersite.be
	Sint-Laureins		campersite.be
Nieuwpoort	Omgeving brandweerkazerne		campersite.be
	Badenlaan		campersite.be
	Parking nabij de havengeul op de linkeroever		brochure Pasar

Bron: Brochure Pasar + informele fora

2.4.3 Prijs

Wat betreft prijs moet een onderscheid gemaakt worden tussen de prijs gevraagd op een kampeerautoterrein en een plaats op een reguliere camping.

- Het kampeerautoterrein De Zwerver in Nieuwpoort vraagt €1 voor het eerste uur en €0,60 voor de daaropvolgende uren. Voor 24u komt dit dan op een totaal van €14,80. Op Interparking in Brugge betaalt men €15 à €20 afhankelijk van hoog- of laagseizoen voor een overnachting.
- Op basis van een korte screening van de verschillende campings aan de Vlaamse Kust zien we dat dat voor kampeerauto's vaak hetzelfde tarief wordt aangerekend als caravans en een vaak hoger tarief dan voor een plaats voor bv. een tent. Er is dan sprake van prijzen van €20 per nacht.

Deze prijzen zijn voor vele kampeerautotoeristen te hoog en worden als onredelijk ervaren in verhouding tot het beperkt aantal voorzieningen die ze nodig hebben.

⁷ http://www.brugge.be/internet/en/toerisme/praktische_info/bereikbaarheid-parkeren/parkeren.htm

In landen als Duitsland, Frankrijk en Italië zijn vele plaatsen gratis, of indien betalend in een range van 5 à 10 euro. Zo wordt als voorbeeld de streek van de Moezel of Niederhein in Duitsland en Cap Breton in Frankrijk aangehaald waar voor 6 à 7 euro voor 24u kan gekampeerd worden.

3 ACTORANALYSE

Hieronder worden de relevante actoren in relatie tot de kampeerautoproblematiek opgelijst, waarbij kort ingegaan wordt op hun eventuele rol in het kampeerautotoerisme in Vlaanderen en hun initiatieven met betrekking tot de promotie van kampeerautotoerisme. Deze actoranalyse zal ook bijdragen tot het toewijzen van de verantwoordelijkheden voor elk van de actiepunten uit het actieplan. Er wordt bij de actoranalyse een onderscheid gemaakt tussen 4 groepen van actoren:

- Flankerend beleid
- Gebruikers
- Kampeersector
- Lokale actoren

3.1 Actoren

In onderstaande tabel wordt een kort overzicht gegeven van de verschillende actoren betrokken bij het kampeerautotoerisme in Vlaanderen. Hieronder wordt voor elk van deze actoren op hoofdlijnen beschreven:

- Verantwoordelijkheid m.b.t. kampeerautotoerisme
- Uitingen huidig beleid t.a.v. kampeerautotoerisme

Groepen	Actoren	Verantwoordelijkheden m.b.t. kampeerautotoerisme	Uitingen huidig beleid t.a.v. voor kampeerautotoerisme
Flankerend beleid	Toerisme Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding van het beleid inzake toerisme en recreatie voor Vlaanderen (i.s.m. Departement Internationaal Vlaanderen en Kabinet Minister Toerisme) • Uitvoering en handhaving sectorale regelgeving mbt logiesverstreckende bedrijven • Ontwikkeling van toeristische producten en investeringen • Promotie van het product kampeerautotoerisme 	<ul style="list-style-type: none"> • KAT is opgenomen als een aparte categorie binnen het kampeerdecreet en het exploitatiebesluit • Subsidiebesluit op basis waarvan de investeringen in kampeerautoterreinen worden gesubsidieerd • Lijst vergunde kampeerautoterreinen en kampeerautoplaatsen op website • Geen specifieke promotie-initiatieven door het beperkt aantal kampeerautoplaatsen
	Westtoer	<ul style="list-style-type: none"> • Voorbereiding van het beleid inzake toerisme en recreatie voor de Provincie West-Vlaanderen • Stimuleren en coördineren van de uitvoering van dit beleid oa. door toeristisch-recreatieve productontwikkeling, marketing, communicatie en distributie 	<ul style="list-style-type: none"> • Studie profiel kampeerautotoerist aan de Vlaamse Kust 2002 + initiatieven om kampeerautoproblematiek aan te pakken • Kampeerautoterreinen worden vermeld in een onderdeel uit van de brochure van 'Logies aan de kust', verder geen specifieke aandacht
	FOD Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering verkeersreglementering (oa. parkeerreglementering en signalisatie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Specifieke verkeersbord E9h op parkeerplaatsen exclusief voorbehouden voor kampeerauto's

Groepen	Actoren	Verantwoordelijkheden m.b.t. kampeerautotoerisme	Uitingen huidig beleid t.a.v. voor kampeerautotoerisme
	<p>Agentschap Bos en Natuur</p> <p>Provincie West-Vlaanderen – Diensten van de Gouverneur / Deputatie</p> <p>Provincie West-Vlaanderen – dienst Ruimtelijke planning en mobiliteit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adviesverlening bij inrichting kampeerautoterrein nabij natuurgebied (bindend indien nabij habitat of vogelrichtlijngebied) • Toezichtshoudende overheid op lokale besturen. Gouverneur zit o.m. vergadering voor met kustburgemeesters. Afstemming en coördinatie tussen verschillende lokale initiatieven. • Streven naar een efficiënt en optimaal ruimtegebruik in West-Vlaanderen door de ruimtebehoefte vanuit de verschillende sectoren op elkaar af te stemmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen specifieke aandacht aan kampeerautotoerisme • Geen specifieke aandacht aan kampeerautotoerisme • Geen specifieke aandacht aan kampeerautotoerisme
Gebruikers	Pasar	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden toeristische informatie en service (oa. via toeristisch magazine Pasar) en organisatie activiteiten en reizen • Belangenverdediging kampeerautogebruikers bij beleidsvoorbereiding toeristisch beleid 	<ul style="list-style-type: none"> • Dossiers over kampeerautotoerisme met rondritten met de kampeerauto, lijst kampeerautovriendelijke gemeenten • Aanbod kampeerreizen met de kampeerauto • Bijdrage aan regelgeving Toerisme Vlaanderen

Groepen	Actoren	Verantwoordelijkheden m.b.t. kampeerautotoerisme	Uitingen huidig beleid t.a.v. voor kampeerautotoerisme
	Vlaamse Kampeertoeristen / Zwerfautoklub	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden toeristische informatie en service (oa. via toeristisch magazine Kampeertoerist) en organisatie activiteiten • Belangenverdediging kampeerautogebruikers bij beleidsvoorbereiding toeristisch beleid 	<ul style="list-style-type: none"> • Dossiers over kampeerautotoerisme met rondritten met de kampeerauto, lijst kampeerautovriendelijke gemeenten • Aanbod kampeerreizen met de kampeerauto • Bijdrage aan regelgeving Toerisme Vlaanderen
Kampeersektor	Recread	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden informatie en service (oa. via vakblad Recrea Magazine) • Belangenverdediging recreatieondernemers bij beleidsvoorbereiding toeristisch beleid 	<ul style="list-style-type: none"> • In samenwerking met Pasar heeft Recread een viertal grensoverschrijdende netwerken uitgebouwd van 200 km lang voor één weekend met aanduiding van de overnachtingsmogelijkheden • Bijdrage aan regelgeving Toerisme Vlaanderen
	BCCMA	<ul style="list-style-type: none"> • BCCMA groepeert alle professionals van de sector caravans, zwerfauto's, stacaravans, campingmateriaal en toebehoren. 	<ul style="list-style-type: none"> • BCCMA is een spreekbuis voor de professionele constructeurs en importeurs. • De BCCMA organiseert het Internationaal Caravan en Motorhome Salon, Mobicar, dat jaarlijks eind oktober plaats heeft op Brussels Expo.

Groepen	Actoren	Verantwoordelijkheden m.b.t. kampeerautotoerisme	Uitingen huidig beleid t.a.v. voor kampeerautotoerisme
Lokale actoren	Gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvaardigen gemeentelijke verordeningen die het overnachten op het openbaar domein regelt • Mogelijkheid om kampeerautoterreinen uit te bouwen • Visie-ontwikkeling Ruimtelijke Ordening 	<ul style="list-style-type: none"> • In meeste gemeenten is kamperen verboden • Globaal geen actief beleid mbt kampeerautotoerisme (wegens beperkt aanbod, maar ook het gebrek hieraan niet vermelden op websites) • Geen gebruik van eenduidige terminologie inzake kampeerautotoerisme
	Politie	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaving van het kampeer- en parkeerverbod (op basis van verordeningen en wegcode) 	<ul style="list-style-type: none"> • Weinig actief beleid t.a.v. handhaving kampeer- en parkeerverbod door problematische controleerbaarheid en zeer geringe mogelijkheid om door te verwijzen
	Diensten voor Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> • Promotie van het toeristisch aanbod en verstrekken van informatie 	<ul style="list-style-type: none"> • Weinig informatie beschikbaar over kampeerautotoerisme op websites diensten voor toerisme

Bijlage 3 geeft een overzicht van het beleid en de handhaving in de verschillende gemeenten op basis van de informele fora, politieverordeningen en screening van de websites van de kustgemeenten.

4 KNELPUNTEN KAMPEERAUTOERISME

In een volgende hoofdstuk worden bestaande knelpunten opgelijst ten aanzien van kampeerautoerisme aan de Vlaamse Kust. De structuur die daarbij gebruikt wordt, refereert aan de bouwstenen die tot een oplossing van de problematiek kunnen leiden. Deze bouwstenen zijn:

- Reglementering en handhaving
- Vraag en aanbod
- Promotie
- Sensibilisering

De bouwstenen werden geïdentificeerd op basis van een uitgebreid vooronderzoek. Concreet werden daarvoor de volgende onderzoeksstappen gezet:

- **Analyse beschikbare documenten:** in kader van deze studie werden onder meer de volgende documenten doorgelicht: parlementaire vragen, studie Westtoer bij gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust uit 2002 en standpunten van betrokken actoren.
- **Interviews met bevoorrechte en betrokken getuigen:** Zo werd een interview afgenomen van de volgende actoren: Pasar, VKT en Zwerfautoklub, Recread, Westtoer, Lokale Politie Oostende en Dienst voor Toerisme Oostende, Burgemeester Bredene en Burgemeester Blankenberge.
- **Sectoroverleg:** Tijdens de officiële startvergadering in het bijzijn van Minister Bourgeois werd in samenspraak met de verschillende actoren de definiering van de problematiek op punt gesteld. De discussie werd voorbereid aan de hand van een uitgebreid discussiedocument.

In wat volgt worden de belangrijke knelpunten rond elk van de 4 bouwstenen opgelijst met als doel een gedetailleerde foto te maken van de problematiek van de kampeerauto's aan de Vlaamse Kust.

4.1 Knelpunten rond reglementering en handhaving

Hieronder worden de knelpunten besproken met betrekking tot de reglementering en handhaving.

4.1.1 Afstemming tussen regelgeving op verschillende niveaus

Relevante regelgeving voor kampeerautoerisme bestaat zowel op het Federale, het Vlaamse als het lokale niveau. Elk van deze reglementeringen behandelt een specifiek aspect van het kampeerautoerisme. Doordat de regelgeving met betrekking tot kampeerautoerisme op verschillende niveaus behandeld wordt, ontbreekt er de nodige afstemming, waardoor er hiaten in de reglementering bestaan, conflictsituaties ontstaan of ruimte voor interpretatie. Dit alles maakt het voor gebruikers en aanbieders niet altijd duidelijk te weten hoe de vork juist in de steel zit.

4.1.1.1 Federale Overheid

De Federale Overheid regelt via de wegcode (B.S. 09.12.1975) onder meer de regelgeving met betrekking tot parkeren. De wegcode zelf zegt niets over een eventueel verbod om op de openbare weg te overnachten.

- Verkeersreglement en wegcode zijn een Federale materie en worden geregeld via een Koninklijk Besluit.
- Plaatsingsvoorwaarden van verkeersborden worden geregeld via een Ministerieel Besluit.
- De Conventie van Wenen bepaalt de regels met betrekking tot de internationale verkeerstekens (vorm, logica en symbolen).

Het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 "houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen" bepaalt de voorwaarden om van een kampeerwagen te spreken. In artikel 1, § 2, punt 10 staat genoteerd:

"Een kampeerwagen is een voertuig categorie M voor speciale doeleinden waarvan de constructie woonaccommodatie omvat die ten minste bestaat uit de volgende uitrustingen: zitplaatsen en een tafel; slaapaccommodatie die met behulp van de zitplaatsen kan worden gecreëerd; kookgelegenheid en opbergfaciliteiten. Deze uitrusting moet vast zijn bevestigd; de tafel mag echter zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk opklapbaar is"

De Wegcode is een federale bevoegdheid en moet ook op lokaal niveau gerespecteerd worden. Lokale aanvullende reglementen op het wegverkeer kunnen niet afwijken van wetgeving op federaal niveau. De meeste verkeersborden gelden enkel langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot het volgende kruispunt tenzij anders aangeduid. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de verkeersborden E1 en E9h (zie verder). Aan een aantal verkeersborden kan een zonale geldigheid worden toegekend.

De wegcode bepaalt dat kampeerauto's zich – mits inachtneming van de algemene parkeerregels – overal mogen parkeren waar dit niet expliciet verboden is door de verkeersborden E9b, E9c, E9d en E9i en waar de breedte en lengte van hun wagen dit toelaat. Het verkeersbord E9h (verkeersbord i.v.m het parkeren) bepaalt dat enkel kampeerauto's op deze plaatsen mogen parkeren. Een tegenhanger van E9h dat het parkeren verbiedt voor kampeerauto's bestaat op dit moment niet. Op dit moment bestaat er een verschil in interpretatie van de bestaande verkeersborden.

- Volgens de FOD Mobiliteit kan het ontbreken van deze tegenhanger wel 'omzeild' worden door het verkeersbord E9h te koppelen aan de aanduiding van een periode (periode overdag) waardoor er daarbuiten niet zou mogen geparkeerd worden.
- De kans bestaat dat de Lokale Politie deze regels anders interpreteert. Sommige politiemensen argumenteren immers dat in de andere uren de plaatsen vrij zijn voor andere auto's en zelfs kampeerauto's. Als iets niet beperkt is, is het immers toegelaten.

4.1.1.2 Vlaamse Overheid

De Vlaamse Regering is bevoegd voor de sectorale wetgeving met betrekking tot kamperen.

- Het huidige kampeerdecreet van 1993 (dat zal opgeheven worden door het aankomende Logiesdecreet - zie hoger) bepaalt dat een terrein waar er 3 of meer kampeerauto's overnachten vergunningsplichtig is en dat er hierbij aan normen moet voldaan worden. Deze vergunningsplicht moet ervoor zorgen dat het logiesaanbod een voldoende kwaliteitsvol niveau bereikt. Het toekomstige Logiesdecreet beschouwt ieder terrein waarop wordt gekampeerd of overnacht (of dat als dusdanig werd ingericht) als vergunningplichtig/meldingsplichtig; ongeacht de grootte of het aantal plaatsen op het terrein.
- Er is op dit moment in het kampeerdecreet van 1993 geen eenduidige interpretatie/definitie van 'kamperen'. In het kampeerdecreet wordt voor kamperen verwezen naar het overnachten / het slapen. Bij de interpretatie van deze omschrijving is het bv. moeilijk een onderscheid te maken tussen kamperen (overnachten) en recreëren (bbq, tuinstoelen, enz.). Het toekomstig Logiesdecreet zal deels loslaten aan deze definitie: als logies wordt in dit geval elk terrein aanzien dat aan een of meer toeristen de mogelijkheid tot verblijf aanbiedt (hetzij via bemiddeling, hetzij op zelfstandige basis, hetzij gratis, hetzij betalend, hetzij via internet, enz.) voor een of meer nachten.

4.1.1.3 Lokale Overheid

Daarnaast bepalen de meeste gemeenten via politieverordeningen dat overnachten op de openbare weg (openbaar domein) niet toegelaten is. Doordat er 10 gemeenten zijn aan onze 67 km Vlaamse Kust met elk hun gemeentelijke autonomie, geeft dit een zee van verschil inzake visie, regelgeving (gemeentelijke politiereglementen), handhaving, ...

4.1.2 Moeilijk te handhaven regelgeving

Uit verscheidene interviews met bevoorrechte en betrokken getuigen is gebleken dat vooral de handhaving van het kampeerverbod (opgelegd door gemeentelijke politieverordeningen en sectorale wetgeving) op de openbare weg op dit moment problemen stelt. Zolang de handhaving niet op een efficiënte wijze kan gebeuren worden aanbieders niet gestimuleerd een voldoende aanbod te voorzien en worden gebruikers die de regels overtreden niet gestimuleerd de regels te volgen. Hieronder worden kort een aantal redenen opgesomd waarom de bestaande regelgeving als moeilijk te handhaven wordt omschreven:

- Het is voor de politie niet evident om na te gaan of kampeerauto's parkeren dan wel kamperen. Om de overtreding vast te stellen dienen ze immers binnenin de kampeerauto te gaan kijken, wat zonder de voorafgaandelijke en schriftelijke toelating van de eigenaar of zonder een schriftelijke machtiging van een rechter niet is toegelaten (art. 15 Grondwet), tenzij er een minimale verdenking is van betrokkenheid bij een misdrijf. Bovendien mogen huiszoeken enkel plaatsvinden tussen 5u 's ochtends en 21u 's avonds (Wet 7 juni 1969).
- De handhavingproblemen bij de politie stellen zich voornamelijk in de drukste periodes (piekmomentenprobleem), waarbij de politiediensten ook met tal van andere problemen worden geconfronteerd. Door de veelheid aan interventies en door de moeilijke controleerbaarheid van het kampeerverbod, moeten er op zo'n moment keuzes gemaakt worden waarbij de meest acute problemen voorrang krijgen.
- Toerisme Vlaanderen kan op vandaag géén vaststellingen doen dat er overnacht wordt in de kampeerauto omdat de definitie van kamperen in het decreet zegt dat het overnachten is in een openluchtrecreatief verblijf. Immers indien er minder dan 3 kampeerauto's bijeen staan, kan Toerisme

Vlaanderen niet optreden omdat het niet valt onder de definitie van terrein voor openluchtrecreatieve verblijven (toepassingsgebied kampeerdecreet). Indien er in het verleden overtredingen werden vastgesteld, werden in eerste instantie de eigenaars van de terreinen aangeschreven met de uitnodiging om een vergunning aan te vragen.

Indien men als lokale overheid wil handhaven betekent dit dat men de kampeerauto's in overtreding moet kunnen wegsturen naar een plaats waar ze wel reglementair kunnen overnachten. Op dit ogenblik is er echter in de praktijk een tekort aan 'opvangfaciliteiten', waardoor men noodgedwongen de kampeerauto's moet laten staan. In het buitenland vindt men minder overtredingen terug met kampeerauto's omdat men daar wel kan doorverwijzen naar een voldoende uitgebreid aanbod.

4.1.3 Afstemming met het flankerend beleid

Het flankerend beleid bepaalt in belangrijke mate de randvoorwaarden waarbinnen het kampeerautoerisme aan de Vlaamse Kust verder kan groeien. Het flankerend beleid is veelal generiek opgesteld en speelt niet of nauwelijks in op de specificiteit van het kampeerautoerisme. In realiteit worden bestaande initiatieven op het terrein geconfronteerd met beperkende regelgeving vanuit het flankerend beleid. Als voorbereiding op de werksessies in de loop van de maand juni hebben daarom voorbereidende gesprekken plaats gevonden met een aantal personen uit het flankerend beleid.

- Ruimtelijke Ordening
- Afdeling Natuur en Bos

4.1.3.1 Ruimtelijke Ordening

Buiten de vereiste van een goede zoning volgens Gewestplan zijn er vanuit het flankerend beleid van Ruimtelijke Ordening geen bijkomende harde beperkingen te identificeren met betrekking tot het verder ontwikkelen van kampeerautoerisme aan de Vlaamse Kust.

Decreten

In principe geldt het Decreet op de Ruimtelijke Ordening als basis waarmee iedereen altijd rekening moet houden. Concreet moet hierbij verwezen worden naar het Gewestplan en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen. Bijkomende plaatsen of terreinen voor kampeerauto's moeten met andere woorden ingepast worden binnen dit juridisch vastgelegd kader.

Bestaande initiatieven zijn in bepaalde gevallen ruimtelijk-juridisch niet mogelijk want in strijd met het Decreet op Ruimtelijke Ordening. Dit is bijvoorbeeld het geval als ze verkeerd gezoned zijn. Oplossingen voor deze problemen moeten geval per geval onderzocht worden.

Zoning op het Gewestplan

Recreatiegebieden op het Gewestplan⁸ zijn specifiek bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie. Deze zones worden op

⁸ Vroeger werkte de Vlaamse overheid aan de opmaak van gewestplannen. In het decreet van 18 mei 1999 is vastgelegd dat vanaf dat moment bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke

het Gewestplan aangeduid als oranje zones. Kampeerautoterreinen/-plaatsen worden bij voorkeur ingericht in deze recreatiegebieden. Aan de Vlaamse Kust is het aanbod aan dit soort oranje zones echter beperkt.

- Er kunnen bijkomende oranje zones worden gecreëerd. Het is de bevoegdheid van de gemeente om hieromtrent een visie te formuleren, een behoefte te motiveren en een ruimtelijk initiatief te nemen.
- Er bestaat ook de mogelijkheid kampeerautoterreinen/-plaatsen te voorzien in woonzones (rode zones op het Gewestplan). De druk vanuit de immobiëlen markt op deze zones is echter danig groot dat het weinig realistisch is te geloven dat hier bijkomende plaatsen voor kampeerauto's gecreëerd zullen worden.
- Tenslotte bestaat er een mogelijkheid om kampeerautoterreinen/-plaatsen te voorzien in zones voor openbaar nut en gemeenschapsvoorzieningen (blauwe zones).
- In andere gewestplanbestemmingen lijkt de mogelijkheid bijkomende kampeerautoterreinen / kampeerautoplaatsen te voorzien vanuit de Ruimtelijke Ordening niet mogelijk of wenselijk.

Voorschriften in Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

In principe kunnen er bij de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan – het instrument dat op termijn de Gewestplannen waarvan het sprake zal vervangen – bepaalde voorschriften opgelegd worden. Dergelijke voorschriften kunnen dan onder meer betrekking hebben op de inrichting van een openluchtrecreatief verblijf.

- De inrichting van een openluchtrecreatief verblijf kan geregeld worden door bepalingen op te nemen in de voorschriften van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Vanuit het flankerend beleid van Ruimtelijke Ordening wordt echter gesuggereerd dat dergelijke voorschriften waarschijnlijk beter te regelen zijn aan de hand van sectorale regelgeving (bv. besluit over exploitatievergunning).
- Via het opstellen van een RUP kan bij de inrichting van een terrein bijvoorbeeld wel gekozen worden om plaatsen voor kampeerauto's te voorzien bij de ingang van een terrein/parking of te werken met compartimentering. Dit zou een strategie kunnen zijn om de kostprijs van een overnachting voor kampeerautogebruikers te verminderen door het terrein zodanig te organiseren dat kampeerautogebruikers enkel gebruik kunnen maken van bepaalde voorzieningen.
- Vanuit de Ruimtelijke Ordening zijn er geen bijkomende beperkende voorwaarden opgelegd om kampeerautoplaatsen in te richten. Er wordt bij de inrichting van de ruimte wel altijd gestreefd naar een kwalitatieve inrichting. De eisen om bijvoorbeeld een groenscherm te voorzien wordt bepaald in de sectorale wetgeving.

➤ Sectorale regelgeving vanuit Toerisme Vlaanderen

Regelgeving van Toerisme Vlaanderen bepaalt dat kampeerauto's terecht kunnen op drie soorten plaatsen: specifiek kampeerautoterrein, specifieke plaatsen voor kampeerauto's op campings en op een reguliere toeristische standplaats op een camping. Regelgeving van Toerisme Vlaanderen bepaalt dat een kampeerautoterrein maximum 40 plaatsen mag hebben. Deze beperking wordt

uitvoeringsplannen (RUP's). De gewestplannen blijven gelden op die plaatsen waar ze nog niet vervangen werden door deze nieuwe plannen.

meermaals vernoemd als reden dat de exploitatie van een kampeerautoterrein moeilijk rendabel te maken is.

- Vanuit R.O. zijn er niet onmiddellijk beperkingen om het maximum aantal plaatsen te doen toenemen. Voorwaarde is wel dat er een behoefte wordt aangetoond en deze behoefte gemotiveerd wordt.
- Er bestaat de mogelijkheid om een reguliere standplaats op een camping om te vormen tot 3 reguliere plaatsen voor een kampeerauto. Vanuit R.O. is er in principe geen enkel bezwaar tegen een mogelijke toename van het aantal plaatsen op een camping op die manier.

4.1.3.2 *Decreten vanuit Natuur en Bos*

Het Decreet op de Ruimtelijke Ordening regelt de organisatie van de Ruimtelijke Ordening in Vlaanderen. Vanuit onder meer Natuur en Bos moet ook rekening gehouden met andere decreten. Hieronder worden besproken:

- Natuurbehouddecreet
- Bosdecreet
- Duinendecreet

Tot nu toe werd het Agentschap voor Natuur en Bos nauwelijks geconfronteerd met problemen ten aanzien van kampeerauto's in of rond de domeinen die in beheer van ANB zijn.

Natuurbehouddecreet

Het parkeren en kamperen in *natuurreservaten* is verboden door art. 35, §2, 2^o-3^o uit het Natuurbehouddecreet van 21/10/1997 dat bepaalt dat:

'binnen de natuurreservaten is het verboden, behoudens ontheffing in het goedgekeurd beheersplan: ... 2^o gemotoriseerde voertuigen te gebruiken of achter te laten tenzij die nodig zijn voor het beheer en de bewaking van het reservaat of voor de hulp aan personen in nood; 3^o keten, loodsen, tenten of andere constructies te plaatsen, zelfs tijdelijk.'

Aan de Vlaamse Kust zijn de natuurreservaten geclusterd rond de west- en oostkust (De Panne/Koksijde en het Zwin/Baai van Heist) met nog enkele verspreide natuurreservaten langs de middenkust. Er zou soms een onduidelijkheid kunnen ontstaan omdat niet alle natuurreservaten in beheer zijn van ANB. Zo is bvb voor domein Raversijde en domein Het Zwin de provincie bevoegde partij.

Duinendecreet

Het parkeren en kamperen in *beschermd maritiem duinengebied* is verboden door art. 52, §1, 3^o uit het Duinendecreet van 14/07/1993 dat bepaalt dat:

'De aanduiding als beschermd duingebied of als voor het duingebied belangrijk landbouwgebied houdt vanaf de publicatie van het besluit een volledig bouwverbod in, ongeacht de bestemming van het goed volgens de in uitvoering van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 vastgestelde en goedgekeurde bestemmingsplannen of verleende verkavelingsvergunningen. Het bouwverbod heeft betrekking op alle werken die vergunningsplichtig zijn overeenkomstig artikel 42 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.'

Deze bepaling heeft eveneens tot gevolg dat er in de duinen zelfs geen parkings mogen worden aangelegd (en er dus ook niet kan gekampeerd worden).

Bosdecreet

Het kamperen in *bossen* is verboden door art. 97, §2 uit het Bosdecreet van 13/06/1990 dat bepaalt dat:

Onverminderd [de verbodsbepalingen opgenomen in wetten, decreten en reglementen (verv. decr. 18 mei 1999, art. 64, I: 2 augustus 1999)] is het, zonder toestemming van de [bosbeheerder (verv. decr. 18 mei 1999, art. 64, I: 2 augustus 1999)] en machtiging van het Bosbeheer, in alle privé-bossen verboden: 1. keten, loodsen en alle andere constructies en verblijfgelegenheden op te richten, en tenten en woonwagens, al dan niet op wielen, te plaatsen, met uitzondering van die welke vereist zijn voor het beheer en de bewaking van de bossen en voor de veiligheid en het welzijn van de personen die op rechtmatige wijze in het bos aanwezig zijn;

Habitat- en vogelrichtlijngebieden

ANB kan indien een parkeerzone of kampeerzone voor kampeerauto's vlakbij een habitat- of vogelrichtlijngebied ligt, bindende maatregelen eisen binnen een straal rond dit waardevol gebied. Echter aan de Vlaamse Kust zijn er niet direct zones die in aanmerking komen als kampeer- of parkeerzones en die zo dicht bij een habitatgebied liggen.

4.2 Knelpunten rond vraag en aanbod

Een tweede reeks knelpunten met betrekking tot kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust heeft betrekking op de vraag naar kampeerautotoerisme en het aanbod aan kampeerautoterreinen / - plaatsen aan de Vlaamse Kust.

4.2.1 Mismatch tussen vraag en aanbod

Op dit moment is het aanbod aan kampeerautoterreinen / kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust beperkt (cfr. hoofdstuk 2). Deze vaststelling staat in schil contrast met de explosieve groei van het aantal kampeerautogebruikers en dus ook de vraag naar parkeerplaatsen en kampeerplaatsen (cfr. hoofdstuk 2). De mismatch tussen vraag en aanbod kan voor verschillende vormen van overlast zorgen doordat kampeerautogebruikers niet terecht kunnen op het vergunde aanbod aan plaatsen aan de Vlaamse Kust.

- Het aantal specifieke kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust is op dit ogenblik beperkt tot 28 plaatsen op De Zwerver (kampeerautoterrein) en tot 26 kampeerautoplaatsen op andere campings. De 28 plaatsen op De Zwerver zijn op dit moment niet volledig bezet. Er dient vermeld dat het aantal kampeerautoplaatsen binnenkort zal uitbreiden door de inrichting van een kampeerautoterrein in Westende door Kompas Camping.
- Wat betreft de toeristische plaatsen op campings waarop in theorie ook kampeerauto's kunnen overnachten stellen zich veelal praktische problemen door het te beperkte draagvermogen van een deel van deze plaatsen. Een

inventarisatie van Westtoer leert dat er in 2007 in totaal 176 aangepaste plaatsen voor kampeerauto's zijn verspreid over de 10 kustgemeenten⁹.

Op basis van data van de Dienst Inschrijvingen voor Voertuigen weten we dat er in 2002 en 2007 respectievelijk ca. 25.000 en 34.000 kampeerauto's waren ingeschreven. Tussen 2002 en 2007 is het aantal ingeschreven kampeerauto's dus gegroeid met ca. 35%.

- In 2002 voerde Westtoer in het kader van een studie bij gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust¹⁰ een telling uit van het aantal kampeerauto's die op een topdag buiten het reguliere circuit aan de Vlaamse Kust kampeerden. Op basis van die studie werd de bijkomende behoefte aan plaatsen voor kampeerauto's bepaald op 365 plaatsen. Dit aantal is exclusief het aantal plaatsen beschikbaar binnen het vergund circuit.
- Tussen 2002 en 2007 is het aantal ingeschreven kampeerauto's gegroeid met ca. 35%. Door extrapolatie van deze groei op de inschatting van de nood aan bijkomende plaatsen voor kampeerauto's aan de Vlaamse Kust zouden we kunnen stellen dat anno 2007 er ongeveer 500 plaatsen meer zouden moeten aangeboden worden.

Deze 500 plaatsen is echter maar een ruwe inschatting. Het is immers niet eenvoudig te bepalen wat de actuele vraag is naar specifieke plaatsen voor kampeerauto's aan de Vlaamse Kust. Daarnaast is het waarschijnlijk ook een onderschatting vermits de grootte van de vraag waarschijnlijk mee afhangt van de promotie voor het product (op dit moment bestaan er nauwelijks kampeerauto-arrangementen of toeristische producten gericht op kampeerauto's).

Wat betreft het aanbod zijn er bovendien nog twee belangrijke bijkomende problemen.

- In de winterperiode zijn er aan de Vlaamse Kust nogal wat campings gesloten, waardoor ook het bestaande aanbod voor kampeerauto's dat zich voor een deel op deze campings situeert niet beschikbaar is. Het aanbod aan plaatsen is met andere woorden groter in de zomer in vergelijking met de winter.
- De discrepantie tussen vraag en aanbod is het sterkst op piekmomenten wanneer de campings reeds volgeboekt zijn met andere kampeerders en wanneer de druk op de beschikbare ruimte het sterkste is door de veelheid aan toeristen die zich elk een plaats proberen te zoeken langs onze Vlaamse Kust.

⁹ Dit cijfer is gebaseerd op de jaarlijkse inventarisatie van het Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie, spoor Toerisme en Recreatie. In het totaal aantal plaatsen zitten vervat: plaatsen op vergunde kampeerautoterreinen (28 plaatsen cfr. tabel 8), specifieke kampeerautoplplaatsen op reguliere campings (37 plaatsen cfr. tabel 9) en plaatsen waar kampeerauto's terecht kunnen doordat ze bvb. voldoende draagvermogen hebben.

¹⁰ Onderzoek bij de gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust (juli – augustus 2002), uitgevoerd door Afdeling Strategische Planning, Onderzoek en Databeheer van Westtoer. Het onderzoek beperkte zich tot de kampeerautogebruikers die parkeerden of overnachtten op de al dan niet daartoe bestemde parkeerplaatsen langs de Vlaamse Kust. Gebruikers van kampeerterreinen werden niet bevraagd. In totaal werden 397 respondenten bevraagd voor de gehele Vlaamse Kust.

4.2.2 Incentives om te investeren worden op dit moment onvoldoende opgepakt

Na de creatie van de vierde terreinsoort binnen de openluchtrecreatieve verblijven specifiek voor kampeerauto's, heeft de Vlaamse Regering de optie voorzien dat zowel publieke als private actoren initiatieven kunnen nemen om bijkomende kampeerautoplaatsen / - terreinen in te richten. De Vlaamse Regering geeft immers sinds 2006 door haar premiebesluit incentives om ook effectief een uitgebreider aanbod aan plaatsen voor kampeerauto's te creëren. Initiatieven om nieuwe plaatsen voor kampeerauto's te voorzien worden op dit moment echter slechts beperkt genomen omdat de overheid van de privé-sector verwacht dat zij het initiatief neemt, terwijl de privé-sector verwacht dat er eerst een meer sluitende handhavingsaanpak van de overheid komt. Dit leidt tot een patstelling die enkel kan doorbroken worden door zowel een aanbod te voorzien als een instrumentarium te ontwikkelen dat handhaving toelaat.

- In de kampeerregelgeving staat dat op een kampeerautoterrein het aantal plaatsen beperkt is tot 40. De beperking van het aantal plaatsen, gekoppeld aan de hoge investeringskost (vb. groenscherm, betaalsysteem, afvalsorteringsplaats, servicepunten, voldoende draagvermogen, ...) die weliswaar subsidieerbaar is, weerhoudt kampeeruitbaters op dit moment om een kampeerautoterrein in te richten. In het verleden is gebleken dat een dergelijk beperkt kampeerautoterrein moeilijk rendabel kan gemaakt worden.
- Doordat de handhaving van de kampeerwetgeving op dit moment op praktische problemen stuit (zie knelpunten rond handhaving), zijn er vanuit de campingsector weinig incentives om ook effectief een specifiek aanbod naar de kampeerautotoerist te ontwikkelen. Er bestaat immers onzekerheid over het rendement van de investering zolang de overnachting op kampeerautoplaatsen niet sluitend kan worden afgedwongen.

4.2.3 Kostprijs van de kampeerautoplaats

Voor een deel van de kampeerautogebruikers is de kostprijs van het gebruik van een specifiek voor een kampeerauto ingerichte plaats een struikelblok. De achterliggende redenering verwijst naar de autonomie van een kampeerauto in vergelijking met bijvoorbeeld een caravan of een tent. De overtuiging leeft bij de kampeerautogebruikers dat ze in vergelijking met andere kampeeders minder voorzieningen nodig hebben.

- Gemiddeld heeft het kampeerautopubliek een lagere bereidheid tot betalen voor kampeerplaatsen omdat ze van oordeel zijn dat een groot deel van de nodige voorzieningen om te kamperen aanwezig zijn in hun kampeerauto. Voor hen is enkel een lozingsput en de mogelijkheid om water te nemen een minimale vereiste.
- Kampeerautogebruikers ervaren dat er op dit ogenblik een onvoldoende prijsverschil bestaat tussen een klassieke campingplaats en een kampeerautoplaats. Het is immers zo dat op een reguliere standplaats van 80 m² of meer nog altijd maar 1 kampeerauto kan geplaatst worden.
- Campinguitbaters argumenteren dat de kostenstructuur voor een kampeerautoplaats niet sterk afwijkt van de kostenstructuur voor een klassieke campingplaats. De vaste kosten zoals bv. de toeristische belastingen zijn in veel gemeenten hetzelfde (behalve in Bredene – zie onderstaande tabel).

In onderstaande tabel wordt ter informatie een overzicht gegeven van de toeristische belasting per gemeente.

Tabel 13: Overzicht toeristische belasting per gemeente

Gemeente	Toeristische belasting
Knokke-Heist	In Knokke-Heist wordt geen belasting vastgesteld. Belasting op exploiteren van terreinen bestemd voor openlucht recreatieve verblijven. De belasting wordt vastgesteld per plaats voor één caravan, tent, chalet, bungalow en dergelijke meer.
Blankenberge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 260 euro voor het dienstjaar 2008 ▪ 273 euro voor het dienstjaar 2009 ▪ 287 euro voor het dienstjaar 2010 ▪ 301 euro voor het dienstjaar 2011 ▪ 316 euro voor het dienstjaar 2012 ▪ 332 euro voor het dienstjaar 2013
De Haan	De belasting wordt als volgt vastgesteld: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 165 euro per jaar en per standplaats voor een vaste standplaatsen ▪ 110 euro per jaar en per standplaats voor toeristische plaatsen / kampeerweide De belasting wordt als volgt vastgesteld:
Bredene	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 255 euro per kampeershuisje of residentiële caravan ▪ 180 euro per trekker die het hele jaar op het kampeerterrein blijft staan ▪ 105 euro per trekker die niet het hele jaar op het kampeerterrein blijft staan en niet geplaatst is op een als 'kampeerweide' bestemde zone ▪ 55 euro per trekker of tent die niet het hele jaar op het kampeerterrein blijft staan en geplaatst is op een als kampeerweide bestemde zone ▪ 35 euro per kampeerautoplaats, die vergund is volgens de normen van TVL De belasting bedraagt :
Oostende	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 50,00 euro per kampeerplaats, op de kampeerterreinen of gedeelten ervan die bestemd zijn voor trekkers met toercaravans, tenten en motorhomes, die slechts tijdelijk aldaar verblijven ; ▪ 96,75 euro per kampeerplaats die bestemd is voor chalets, bungalows, evenals caravans of andere soortgelijke verblijven die langer dan 6 maanden per jaar op het terrein blijven staan. De belasting wordt als volgt vastgesteld:
Middelkerke	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 250,00 EUR per jaar en per standplaats bezet door chalets, optrekjes, vaste caravans ▪ 250,00 EUR per jaar en per standplaats voor caravans en trekcaravans die wegens hun feitelijke toestand als vast worden aanzien ▪ 175,00 EUR per jaar en per standplaats bezet door trekcaravans op doorreis ▪ 100,00 EUR per jaar en per standplaats bezet door tenten De belasting wordt als volgt vastgesteld:
Nieuwpoort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 120 euro per jaar en per standplaats op een openlucht recreatief verblijf ▪ Kampeerautoterrein geniet van een vrijstelling de eerste 3 jaar

Koksijde	<p>De belasting wordt als volgt vastgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none">200 euro per jaar en per standplaats voor een niet-toeristische standplaats0,25 euro per jaar en per m² voor toeristische plaatsen / kampeerweide <p>Voor de berekening van de belasting wordt rekening gehouden met de ligging en wordt een onderscheid gemaakt tussen de kampeerterreinen met een gemengde bezetting en deze die geen percelen ter beschikking stellen voor niet-verplaatsbare verblijven.</p>
De Panne	<ul style="list-style-type: none">Categorie I: kampeerterreinen gelegen op minder dan 500 m van de hoogwaterlijn: 0,30 EUR per m²Categorie II: kampeerterreinen gelegen tussen 500 m en 2 km van de hoogwaterlijn: 0,25 EUR per m²Categorie III: kampeerterreinen gelegen op meer dan 2 km van de hoogwaterlijn: 0,20 EUR per m²Percelen waarop niet-verplaatsbare verblijven zijn geplaatst: 124 euro per perceel
Brugge	<p>Voor de campings, dit zijn terreinen of een gedeelte van terreinen, die uitgerust zijn om met eigen tent, eigen kampeervouwwagen, eigen toercaravan of eigen motorhome voor korte periodes te verblijven en te overnachten met toeristisch oogmerk (toeristische standplaatsen) :</p> <p>- 1 % op volgende basisformule: "aantal losse standplaatsen x prijs per nacht voor 2 volwassenen met toercaravan en auto x aantal openingsdagen x 40 %".</p>

Bron: Websites gemeenten

4.2.4 Vraag is zeer specifiek

De aard van het kampeerautoproduct maakt ook dat de vraag specifieke kenmerken vertoont die afwijken van de kenmerken van andere producten op een camping zoals een caravan, chalet of een tent. Uitbaters, diensten voor toerisme, e.d. spelen op dit moment onvoldoende in op deze specifieke kenmerken van de kampeerautotoerist aan de Vlaamse Kust.

- Kampeerautotoerisme is erg weersafhankelijk in die zin dat gebruikers minder reserveren in vergelijking met andere kampeerders en bij slecht weer sneller opnieuw zullen vertrekken. Kampeerautotoeristen vertonen in die zin veel meer het gedrag van dagtoeristen. De vraag wordt dan ook sterk gekenmerkt door een volatiel karakter.
- Campinguitbaters zijn eerder geneigd om een kampeerplaats voor een langere periode en op reservatie te verhuren aan een klassieke kampeerder om op die manier zeker te zijn van hun inkomsten. Als dan nog blijkt dat kampeerautogebruikers minder bereid zijn een zelfde prijs te betalen is de rekening vlug gemaakt.
- Gebruikers van een kampeerauto zijn meer dan andere toeristen overtuigd dat ze geen baat hebben aan het uitgebreide aanbod van voorzieningen op een camping. Bovendien overheerst soms het gevoel van 'vrijheid, blijheid' waardoor eerder het avontuur buiten het vergunde aanbod wordt opgezocht. Gebruikers van kampeerauto's zouden in dat opzicht kunnen beschreven worden als een eerder specifiek publiek.

4.3 Knelpunten rond promotie

Bij gebrek aan een voldoende aanbod aan kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust kunnen tot nu toe de verschillende actoren (Toerisme Vlaanderen, kampeerautogebruikersverenigingen, toeristische diensten, ...) weinig initiatieven nemen om kampeerautotoerisme als een volwaardig toeristische beleving te promoten. Doordat officiële communicatie ontbreekt informeren gebruikers zich veelal via netwerken en fora. Op die manier wordt gedeeltelijk foutieve informatie gecommuniceerd. Bovendien zou een goede promotie het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust in grote mate kunnen sturen.

- Zo bestaan er op dit moment amper arrangementen voor kampeerauto's. Vergelijken we dit bijvoorbeeld met Frankrijk, dan merken we dat er daar wel specifieke promotie gevoerd wordt naar de kampeerautotoerist door de ontwikkeling van brochures met arrangementen, gekoppeld aan een voorstelling van het toeristisch aanbod in de regio.
- Toerisme Vlaanderen beperkt logischerwijs de promotie van het aanbod aan kampeerautoplaatsen tot het officieel vergund aanbod. De introductie van een kampeerautovriendelijk label biedt waarschijnlijk belangrijke opportuniteiten (zie verder).

Zolang het aantal kampeerautoplaatsen aan de Kust te beperkt blijft, zijn er weinig mogelijkheden om er een integrale promotie rond te voeren. Zolang er geen hardware (=kampeerautoplaats) is, zal er weinig of geen software (=promotiepakket) zijn.

4.4 Knelpunten rond sensibilisering

Met de term sensibilisering wordt verwezen naar mentaliteitsproblemen die bestaan bij zowel gebruikers als verkopers van kampeerauto's. Voor gebruikers en aanbieders is het daarom niet altijd evident te weten wat wel en wat niet toegelaten is. Bovendien wordt het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse kust geconfronteerd met mentaliteitsproblemen bij aanbieders en vragers, maar ook bij gebruikers en verkopers.

4.4.1 Mentaliteitsprobleem bij aanbieders en vragers

Tot op vandaag hebben de kampeerautogebruikers een vrij moeilijke relatie met campinguitbaters en omgekeerd.

- De mentaliteit van sommige kampeerautotoeristen is er één van 'vrijheid, blijheid' waarbij ze te erg gesteld zijn op hun vrijheid en zich daarom weinig aangetrokken voelen tot overnachten op campings (bron: studie Westtoer 2002), zeker indien ze de kostprijs voor een overnachting hoog vinden.
- Doordat er onvoldoende kan opgetreden worden door de politie tegen wildkamperen, wordt er oneerlijke concurrentie aangedaan tegenover campinguitbaters. De campinguitbaters geven ook sneller de voorkeur aan reguliere campinggebruikers ten opzichte van kampeerautotoeristen.

Er zijn verschillende redenen op te sommen om de keuze van campinguitbaters te verklaren.

- De infrastructuur op een camping is niet altijd aangepast aan de komst van steeds zwaardere kampeerauto's. Een deel van de weides lijden door hun onvoldoende draagvermogen (niet verhard) te veel schade indien een kampeerauto erop parkeert;
- Kampeerautogebruikers reserveren minder in vergelijking met de andere klanten en kunnen sneller vertrekken bij minder goed weer (mobiliteit). Daarom verkiezen campinguitbaters zekerheid op lange termijn;
- Kampeerautogebruikers zijn van mening dat ze minder moeten betalen voor eenzelfde plaats omdat ze geen gebruik maken van de campingfaciliteiten (sanitair etc.).

4.4.2 Mentaliteitsprobleem bij verkopers van kampeerauto's

Kampeerautotoeristen krijgen bij de aankoop van een kampeerauto soms een vertekend beeld van welke bijkomende kosten ze nog zullen hebben bij het eigenlijke gebruik van de kampeerauto. Indien de slogan 'vrijheid, blijheid' verkocht wordt, staan de gebruikers onvoldoende stil bij de kostprijs om op een vergunde en betalende plaats te overnachten.

4.4.3 Onduidelijkheid over wat wel en niet kan

De onduidelijkheid over wat wel en niet kan is het gevolg van verschillende elementen. Enkele voorbeelden die de problematiek zeer duidelijk illustreren.

- Indien de politie inbreuken vaststelt, zijn dit in feite altijd maar interpretaties van het moment waarbij een politieagent altijd een appreciatierecht heeft om op dat ogenblik de beste keuze te maken. Hierdoor kan het voorkomen dat

eenzelfde overtreding door een verschillende politie-agent verschillend bekeurd wordt.

- Kampeerautogebruikers maken niet steeds de loskoppeling tussen de parkeer- en kampeerproblematiek. Deze loskoppeling is echter essentieel om de problematiek goed te begrijpen. Kampeerautogebruikers die parkeren op plaatsen waar ze bijvoorbeeld dmv het bord E9a 24u of 48u kunnen parkeren, denken (soms bewust) dat ze op deze parkeerplaatsen ook kunnen overnachten, hetgeen veelal niet zal zijn toegelaten door gemeentelijke verordeningen en sectorale regelgeving.
- Door de onduidelijkheid van wat er inzake kamperen en parkeren al of niet toegelaten is (oa. door een amalgaam aan onwettige verkeersborden die voorlopig de problematiek 'regelt'), gaan individuele kampeerautogebruikers hun eigen ervaringen onder elkaar verspreiden op een veelheid aan websites en fora over kampeerauto's. Naast correcte informatie bevatten deze websites al te vaak verkeerde informatie, die echter na verloop van tijd een eigen leven gaan leiden. Hierdoor wordt er impliciet promotie gemaakt voor plaatsen waarop kamperen niet toegelaten is. Deze berichtgeving ontsnapt dus aan het officiële circuit.

Het moet duidelijk zijn dat er een grote nood bestaat aan een officiële communicatie waarbij zeer duidelijk wordt uitgelegd waar kamperen toegelaten is en waar verboden. De verschillende betrokken partijen moet elk bijdragen aan de sensibilisering van zowel gebruikers, aanbieders, verkopers, handhavers, enz.

5 OPLOSSINGSRICHTINGEN PROBLEMATIEK

In dit hoofdstuk worden alle oplossingen besproken met betrekking tot de verschillende bouwstenen zoals voorgesteld tijdens de verschillende werksessies met alle betrokken actoren. De voorstellen tot oplossing hebben daarmee betrekking op:

- Reglementering en handhaving
- Vraag en aanbod
- Promotie
- Sensibilisering

In de loop van de maanden mei en juni werd overleg gepleegd met vertegenwoordigers van het flankerend beleid. In het bijzonder werden vonden hier gesprekken plaats met de FOD Mobiliteit. In samenspraak werd gezocht naar concrete oplossingen voor de problematiek van handhaving en reglementering. De verschillende voorstellen werden nadien uitvoerig besproken tijdens een drietal werksessies. Deze werksessies werden georganiseerd in de loop van de maanden juni en juli. Er werden open werksessies georganiseerd met:

- Gemeenten + politie
- Kampeersector + diensten voor toerisme
- Gebruikers

De inzet van deze werksessies was tweëerlei. Enerzijds was het de bedoeling om de concrete voorstellen vanuit het flankerend beleid op hun waarde te evalueren. Anderzijds was het ook de bedoeling om te bespreken wat elke groep van actoren kon doen rond de andere bouwstenen om samen te komen tot een globale oplossing voor de problematiek van kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust.

Welke concrete acties er ook zullen worden ondernomen, duidelijk is dat een goede en volgehouden communicatie rond elk van de genomen acties voor elk van de bouwstenen van essentieel belang zal zijn om te komen tot een duurzame oplossing van de problematiek van de kampeerauto's. Hierbij is het bijvoorbeeld belangrijk dat er een uniforme en positieve boodschap verspreid wordt. Indien men op bepaalde vlakken restrictiever moet optreden (via verbodsbepalingen), moet men dit onmiddellijk counteren door een positieve boodschap (specifieke plaatsen voor kamperen en parkeren en specifiek aanbod). Mogelijke partners die een aandeel zouden kunnen hebben in de communicatie zijn:

- Toerisme Vlaanderen
- Kampeersector
- Diensten voor Toerisme
- Nationale en internationale gebruikersverenigingen en clubs
- VVSG
- Buitenlandkantoren van TVL (buurlanden en noordelijke landen)
- Enz.

5.1 Reglementering en handhaving

Een van de sleutels om tot een oplossing van de kampeerautoproblematiek te komen is ervoor te zorgen dat er efficiënt en effectief kan opgetreden worden tegen kampeerautogebruikers die wildparkeren.

- Zolang immers niet effectief en efficiënt kan opgetreden worden tegen hen, zullen campinguitbaters niet snel geneigd zijn om bijkomende investeringen te doen om specifieke plaatsen voor kampeerauto's te voorzien. Zij zijn immers niet zeker dat deze plaatsen ook effectief zullen bezet worden.
- Bij het ontbreken van een aanbod aan vergunde plaatsen voor kampeerauto's zal de lokale overheid en politie minder snel geneigd zijn op te treden tegen overtreders. Het idee bestaat immers terecht dat bij een overtreding moet doorverwezen kunnen worden naar 'opvangfaciliteiten'.
- Zonder een voldoende aantal vergunde plaatsen voor kampeerautotoerisme zullen er weinig initiatieven / producten kunnen ontwikkeld worden voor de promotie van de kampeerautotoerisme.

5.1.1 Uitgangspunt: eenvormigheid en duidelijkheid

Het verleden heeft uitgewezen dat kampeerautogebruikers onvoldoende op de hoogte zijn van wat wel en niet kan inzake kamperen en parkeren, zeker indien in de verschillende gemeenten andere regels van toepassing zijn. Deze onduidelijkheid wordt bovendien aangewakkerd door het feit dat via allerhande fora deels foutieve informatie wordt verspreid en een eigen leven gaat leiden. Buitenlandse toeristen zijn per definitie minder vertrouwd met de regels van toepassing in België. Daarom ook is het belangrijk dat:

- De regels in verband met kamperen en parkeren duidelijk door officiële instanties worden bekend gemaakt en dat deze bij voorkeur via een gezamenlijk initiatief van alle betrokken actoren worden gecommuniceerd.
- De regels uniform en eenvoudig te interpreteren zijn door zowel gebruiker als handhaver. Op die manier kan vermeden worden dat de discussie over interpretatie gaat. In de mate van het mogelijke moet ook geprobeerd worden de regelgeving in de verschillende gemeenten maximaal op elkaar af te stemmen.

Hieronder wordt een concrete oplossing besproken voor de problematiek van het kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust. Het moet het streven zijn om op termijn over een 100% sluitende oplossing te beschikken. In het laatste hoofdstuk van dit rapport wordt een concrete tijdsplanning opgenomen waarin alle acties om tot die sluitende oplossing te komen worden uitgezet in de tijd.

5.1.2 Oplossing reglementering en handhaving

Om de problematiek van het wildkamperen te handhaven, kan men grosso modo 2 methodes volgen:

- Vaststellen inbreuk op de kampeerwetgeving
- Vaststellen inbreuk op de parkeerwetgeving

In onderstaande tekst wordt enkel die oplossing besproken die refereert aan het vaststellen van de **inbreuk op de parkeerwetgeving**. We verkiezen de methode van het vaststellen van de inbreuk op de parkeerwetgeving boven die op de kampeerwetgeving omdat dit een meer eenduidige oplossing inhoudt. De oplossing die refereert aan het vaststellen van een inbreuk op de kampeerwetgeving wordt ter informatie in bijlage 2 opgenomen.

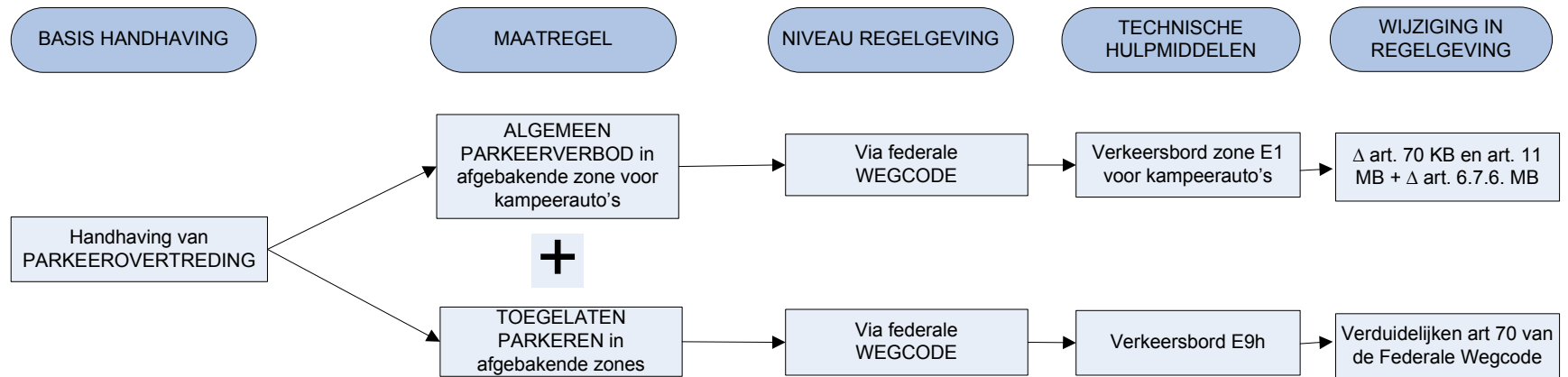
Het is van belang dat het optreden tegen wildkamperen niet een op zich staande ingreep is. Omdat een verbodspolitiek weinig uitnodigend is voor een toerist, moet een verbodspolitiek samen lopen met omkaderende en begeleidende maatregelen.

- Zo hebben we bij de uitwerking van concrete oplossingen ernaar gestreefd om naast een verbod om op een bepaalde plek te kamperen/parkeren (negatieve boodschap), ook zones expliciet voor te behouden voor kampeerauto's, waar er voor hen aangepaste en voorbehouden plaatsen voorzien zijn (positieve boodschap).
- Ook stellen we voor om kampeerautogebruikers maximaal te geleiden naar vergunde kampeerplaatsen en naar aangepaste parkeerplaatsen. Ook aan de Vlaamse Kust moeten naar de toekomst toe de kampeerautogebruikers het gevoel hebben welkom te zijn.

In onderstaande tekst worden de **concrete oplossing** uitvoerig besproken met betrekking tot de problematiek van de reglementering en handhaving. De voorkeursoplossing werd daarbij geselecteerd door interactie met alle betrokken actoren tijdens de workshops die gehouden werden in juni en juli en tijdens de plenaire vergadering met alle betrokken actoren op 11 september 2008. In bijlage werden de verschillende voorstellen die niet werden weerhouden opgesomd waarbij kort wordt ingegaan op voor- en nadelen.

In onderstaande figuur wordt ons concreet voorstel van aanpak schematisch weergegeven waarbij de verschillende maatregelen, het niveau waarop regelgeving moet worden aangepast, het gebruik van technische hulpmiddelen en randvoorwaarden die belangrijk zijn om deze aanpak te doen slagen, worden opgelijst.

Figuur 5: Oplossing aanpak handhaving wildkamperen



5.1.3 Vaststellen inbreuk op de parkeerwetgeving

Vanuit de Federale Wegcode¹¹ kan gezocht worden naar een oplossing voor de parkeerproblematiek. In de wegcode staat anderzijds niet dat kamperen op de openbare weg verboden is.

Om te kunnen optreden tegen wildkampeerders, kan er naar gestreefd worden om van de huidige kampeerproblematiek een parkeerproblematiek te maken. Inbreuken op parkeerregelgeving zijn door politiediensten sneller en eenvoudiger te verbaliseren. Louter het feit dat een kampeerauto foutief geparkeerd staat is voldoende om een boete uit te schrijven. In deze optiek is het niet nodig om vast te stellen dat er zich kampeerautogebruikers in de kampeerauto bevinden.

Bij het invoeren van een **parkeerverbod** kan men kiezen voor een gefragmenteerde aanpak of een zonale aanpak. Uit de workshops met alle betrokken actoren bleek dat een zonale aanpak, voornamelijk vanuit handhavingsstandpunt, te prefereren is boven een gefragmenteerde aanpak. Zoniet zou het probleem zich toch enkel maar verplaatsen, waardoor er uiteindelijk een wildgroei van parkeerborden zou ontstaan.

- **Gefragmenteerde aanpak:** Bij een gefragmenteerde aanpak wordt er slechts 1 straat, plein, parkeerterrein... aangepakt. Op die manier kan er wel een oplossing gevonden worden voor 'hotspots' binnen de gemeente waar kampeerautotoeristen hinder veroorzaken. In concreto komt een gefragmenteerde aanpak erop neer dat er verkeersborden of een combinatie van verkeersborden geplaatst worden in een straat, op een plein of een parkeerterrein. Het risico bestaat daardoor dat de problematiek zich verplaatst naar straten in de onmiddellijke omgeving van de hotspots.
- **Zonale aanpak:** Bij een zonale aanpak daarentegen wordt ineens een oplossing voor een veel groter gebied aangereikt. Dit kan gaan van enkele straten, een ganse wijk, over de bebouwde kom tot zelfs het hele grondgebied van de gemeente. Een zonale aanpak vermijdt dat enkel 'hotspots' worden aangepakt en dat de problematiek van wildkamperende kampeerauto's zich verplaatst naar straten in de onmiddellijke omgeving van de 'gereguleerde' hotspots. Indien er voor de afbakening van zones gewerkt wordt met verkeersborden, moet er wel rekening mee gehouden worden dat er niet meer dan 3 zonale borden tegelijkertijd kunnen gelden (vb. zone 30, zone tonnagebepanking, betalend parkeren, ...) ¹². Indien deze zonale bepanking in regelgeving staat ingeschreven, doet zich dit probleem niet voor.

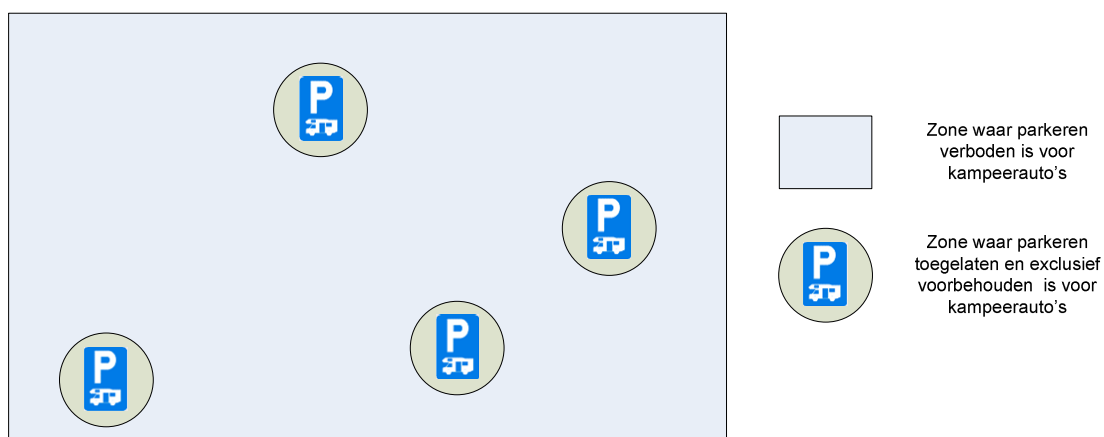
Hieronder wordt enkel de meest wenselijke oplossing weerhouden en uitvoerig besproken. Concreet wordt hier gekozen voor een zonale aanpak, omdat een dergelijke oplossing een oplossing inhoudt voor een groter gebied (bv. gemeente). De overige oplossingen die opgelijst staan in bijlage 2, werden niet weerhouden vaak omdat ze moeilijk handhaafbaar zijn of omdat ze enkel een gefragmenteerde oplossing kunnen bieden voor de parkeerproblematiek. We nodigen de lezer echter uit ook de niet weerhouden oplossingen te bestuderen.

¹¹ KB van 1/12/1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

¹² In principe mogen er slechts 2 zonale reglementeringen ingevoerd worden, los van de zone-30. Dit betekent dat om 3 zonale regelingen te hebben, 1 ervan steeds de zone-30 dient te zijn.

Parallel met het implementeren van de onderstaande oplossing op het vlak van reglementering en handhaving, moet Toerisme Vlaanderen ook een communicatie organiseren rond het inwerking treden van het nieuwe Logiesdecreet. Op dit moment bestaat enige onduidelijkheid met betrekking tot de sectorale wetgeving. Deze communicatie zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren aan de hand van een klassieke omzendbrief aan alle betrokken actoren.

■ **Oplossing: Algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's in combinatie met toegelaten zones voor kampeerauto's**



Voor deze oplossing hebben we ons laten inspireren door de aanpak die bijvoorbeeld ook in Wallonië gevolgd wordt om het parkeren voor kampeerauto's te regelen.

Het idee is om kampeerauto's enkel te laten parkeren op locaties binnen de gemeentes waar dit expliciet wordt toegestaan. Op die manier kan ervoor gezorgd worden dat de plaatsen afgestemd zijn op de specificiteit van de kampeerauto's (vb. voldoende grote parkeerplaatsen). Door een concentratie van kampeerauto's is het voor de politiediensten eenvoudiger om de nodige controles op het wildkamperen uit te voeren.

Good practice uit Wallonië

In Wallonië wordt een variant op de door ons voorgestelde aanpak toegepast. De oplossing die gebruikt wordt is een combinatie van het zonale bord E1 met eronder het icoon kampeerauto kort erop gevolg door het bord E9h met opschrift waarin tijd wordt aangeduid dat parkeren toegelaten is. Deze oplossing werkt op het terrein, maar is (op dit moment) juridisch niet altijd sluitend. Het zonale bord mag immers (op dit ogenblik) niet enkel voor 1 weg gebruikt worden (strijdig met artikel 6.7.6. M.B. 11 okt 76 m.b.t. plaatsingsvoorwaarden verkeersborden). Ook deze oplossing moet dus begrepen worden als een algemeen parkeerverbod –aangeduid met de zonale borden – in combinatie met plaatsen die specifiek voorbehouden blijven voor kampeerauto's tussen bepaalde uren.

a) Hieronder wordt het voorstel besproken voor het instellen van een **algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's**.

Via de *federale wegcode* kan er op basis van verkeersborden in specifieke zones aangeduid worden dat er een parkeerverbod geldt voor kampeerauto's. Dit kan gedaan worden door gebruik te maken van het onderstaande verkeersbord.



De voor- en nadelen van deze concrete oplossing staan in onderstaande tabel aangeduid.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none">• Gebruik van verkeersborden die een verbod opleggen. Dit is makkelijker te interpreteren voor de meeste mensen	<ul style="list-style-type: none">• Op dit moment biedt de verkeerscode enkel de mogelijkheid om in een opschrift de periode aan te duiden tijdens dewelke het verbod geldt. Het is op dit moment niet mogelijk in een opschrift een type voertuig als criterium te gebruiken.• Op alle invalswegen van de afgebakende zones zouden er zoneborden moeten gezet worden (en ophefborden). Voor de gemeenten waarschijnlijk een belangrijke investering.• Borden moeten voldoende opvallen zodat kampeerautogebruikers beseffen dat ze in een zone met algemeen parkeerverbod (voor hen) terecht komen. Een gedegen communicatie is hierbij waarschijnlijk zeer belangrijk• Er kunnen maximaal 3 zonale borden tegelijkertijd van toepassing zijn.

Vooraleer deze oplossing in de praktijk kan worden omgezet, zijn volgende wijzigingen in de regelgeving vereist:

Wijziging in federale regelgeving

- Aanpassing KB art. 70 opdat onderschrift van bord E1 ook kan verwijzen naar het type voertuig. Er moet een uitbreiding zijn naar alle categorieën van voertuigen en alle pictogrammen moeten worden voorzien bij de onderborden. Ook het MB art. 11 moet in dezelfde zin aangepast worden.
- Om zonaal parkeerverbod (zone E1) ook in 1 straat mogelijk te maken, wijziging van art. 6.7.6. van het MB van 11/10/1976 (plaatsingsvoorwaarden verkeersborden) door volgende bepaling "... behalve wat de verkeersborden F4a, F4b en E1, mag de ..." → Bevoegde Minister/Staatssecretaris kan dit zeer snel doorvoeren
- Uitzondering maken voor bewoners die hun kampeerauto wel in de buurt van hun woning moeten kunnen parkeren evenals voor mensen die hun kampeerauto willen laden / lossen voor of na een vakantie

b) Hieronder wordt het concreet voorstel opgenomen om **specifieke zones** aan te duiden **waar parkeren wel is toegelaten**.

Voor het aanduiden van specifieke zones waar parkeren wel is toegelaten voor kampeerauto's kan gebruik gemaakt worden van het verkeersbord E9h dat het parkeren toelaat of regelt specifiek voor kampeerauto's. Door het bord E9h te gebruiken wordt het algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's plaatselijk opgeheven. Het bord E9h bepaalt dat parkeren uitsluitend is toegelaten voor kampeerauto's. Een opschrift kan aanduiden:

- Maximumduur van het toegelaten parkeren (vb. 30 min. of van 9 tot 12 u)
- Parkeerbeperking (vb. uitgezonderd maandag van 7 tot 19 u)
- Categorie voertuigen waarvoor parkeren voorbehouden is (vb. taxis / 5t. max)



Vanuit de gebruikersverenigingen wordt gepleit voor eenvoudig te begrijpen verkeersborden, met name naar buitenlandse kampeerautogebruikers. In dat opzicht bestaat er een voorkeur voor het onderschrift 'van ... tot ...' eerder dan 'uitgezonderd tussen ... en ...'.

Op dit moment bestaat er discussie over de juiste interpretatie van het opschrift. FOD Mobiliteit argumenteert dat buiten de aangeduide periodes geen enkel type voertuig op die specifieke plek mag parkeren, terwijl sommige politiemensen het bord begrijpen als zou buiten de aangeduide periode iedereen op die plaats mogen parkeren. Dit verschil in interpretatie staat de bruikbaarheid van dit bord op dit moment in de weg.

De voor- en nadelen van deze concrete oplossing staan in onderstaande tabel aangeduid.

Voordelen

- Eenvoudig opschrift aan te brengen onder bestaande borden E9h
- Specifieke plaatsen enkel voorbehouden voor kampeerauto's
- Voor politie wordt handhaving eenvoudiger doordat de kampeerauto's gegroepeerd staan binnen de hotspots.

Nadelen

- Plaatsing verkeersborden (waar ze nu nog niet staan)

Vooraleer deze oplossing in de praktijk kan worden omgezet, zijn volgende wijzigingen in de regelgeving vereist:

Wijziging in federale regelgeving

- Onduidelijkheid in interpretatie wegwerken van KB art. 70 van de wegcode. De redenering is dat het hoofdbord ten allen tijde geldig is (d.w.z. ten allen tijde voorbehouden voor kampeerauto's) en dat een onderbord hieraan restricties kan opleggen (wanneer zelfs kampeerauto's er niet kunnen parkeren).

Het moet onderzocht worden in welke mate de plaatsing van verkeersborden kan ingepast worden in bestaande investeringskaders (bvb. Kustactieplan of Toeristisch Recreatieve Projecten).

5.1.4 Opvolging vaststelling overtreding

De vaststelling van een parkeerovertreding kan ons inziens daarbij best gepaard gaan met onmiddellijke inning van een geldbedrag. Er moet daarbij gestreefd worden naar een gelijke behandeling van Belgen en buitenlanders. Het bedrag bij inning moet ook voldoende hoog zijn opdat gebruikers gestimuleerd worden van het bestaande aanbod gebruik te maken. Toerisme Vlaanderen zal het initiatief nemen om in overleg met het parket te wijzen op de noodzaak aan een goede opvolging van deze vaststellingen / inbreuken.

5.1.5 Verbeterde signalisatie

Handhaving is maar haalbaar als ook op efficiënte en klantvriendelijke wijze kan doorverwezen worden naar een vergund aanbod. Enerzijds moet er dus een aanbod aan plaatsen bestaan, anderzijds moeten in de promotie ook duidelijk de verschillende plekken aangeduid worden. Minstens even cruciaal is de signalisatie naar het vergunde aanbod. Het is een open deur dat rijden met een kampeerauto een specifieke moeilijkheidsgraad bevat in vergelijking bijvoorbeeld met een klassieke auto. Hieronder worden enkele concrete voorstellen besproken. De twee eerste voorstellen passen binnen de Federale Wegcode, het derde voorstel valt daarbuiten.

5.1.5.1 Verbeterde signalisatie naar kampeerplaatsen via verkeersbord F37

Het onderstaande bord kan verwijzen naar een jeugdherberg, een overnachtingsmogelijkheid, een terrein voor openluchtrecreatieve verblijven, een restaurant of een vakantiedorp. In de Federale Wegcode wordt bepaald met welke symbolen van verkeersborden dit verkeersbord mag aangevuld worden (F65, F67, F71, F73 en F75).

Binnen de bebouwde kommen die meer dan 30.000 inwoners tellen, worden de overnachtingsmogelijkheden niet gesignaleerd. Voor bv. Oostende kan dit dus een probleem vormen. Ten hoogste twee reisroutes mogen worden aangegeven vanaf de dichtstbijzijnde weg voor doorgaand verkeer.



In bovenstaande signalisatie werd het symbool voor een eetgelegenheid opgenomen. Een specifiek symbool voor kampeerautoterreinen of -plaatsen bestaat voorlopig niet. In plaats van dit symbool, mogen zoals hoger gezegd onder andere ook onderstaande symbolen gebruikt worden:

F71



F73



Het is zeker wenselijk dat op termijn een specifiek bord ontworpen wordt om te verwijzen naar een kampeerautoterrein en/of kampeerautoplaatsen, naar analogie met het bord F73 (naar een caravanterrein). Hiervoor dient wel de wegcode aangepast te worden gezien dit onder toeristische bewegwijzering valt. In tussentijd wordt waarschijnlijk best bord F71 gebruikt worden, hoewel daarbij het risico bestaat dat kampeeders op die manier terecht komen op een kampeerautoterrein (waar ze niet terecht kunnen).

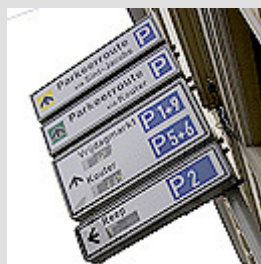
Naar aanleiding van een overleg met de kampeersector is er vanuit het Kabinet van Minister Bourgeois een schrijven gericht aan de Minister van Mobiliteit waarin een aantal suggesties werden gedaan die betrekking hadden op de utilitaire toeristische bewegwijzering. Een aantal van deze suggesties zijn zeker ook relevant voor de sector van kampeerauto's.

5.1.5.2 Verbeterde signalisatie naar parkeerplaatsen via verkeersbord F59 of parkeerroute



Dit verkeersbord kan eventueel uitgebreid worden met een opschrift voor kampeerauto's. Dit verkeersbord mag enkel in de directe omgeving van de parkeerplaats gebruikt worden en vormt dus niet echt een oplossing om kampeerauto's door te verwijzen naar een vergund aanbod.

Wat wel kan gedaan worden is de inrichting van een *parkeerroute* hetgeen door een gemeente autonoom kan gedaan worden. Hierop kan het aantal vrije plaatsen worden aangeduid, met bvb onderscheid naar kampeerautoplaatsen en plaatsen voor gewone voertuigen. Symbolen die hier gebruikt kunnen worden moeten niet noodzakelijk erkend worden binnen de Conventie van Wenen, al zal herkenbaarheid wel een belangrijk gegeven zijn.



5.2 Vraag en aanbod

Vermits op dit moment vooral het aanbod aan kampeerautoplaatsen achterblijft op de vraag ernaar, zal in de eerste plaats het *aanbod* fors moeten uitgebreid worden.

5.2.1 Uitbreiden aanbod kampeerautoplaatsen

Er bestaan verschillende mogelijkheden om het aanbod aan kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust verder uit te breiden. Het Premiebesluit bepaalt dat zowel private als publieke actoren het initiatief kunnen nemen op specifieke kampeerautoterreinen/-plaatsen in te richten.

- **Kampeerautoterrein / - plaats:** Dit kan uiteraard door de inrichting van specifieke kampeerautoterreinen. Het initiatief om *kampeerautoterreinen* aan te leggen kan zowel door de kampeeruitbaters als door de gemeente genomen worden, of in een gezamenlijk initiatief. Hierbij kan bijvoorbeeld de gemeente instaan voor de initiële inrichting van het terrein, waarna ze de eigenlijke uitbating in concessie geeft aan een campinguitbater (cfr. Interparking Brugge). Gemeenten hebben immers uitgebreid ervaring met het inrichten van het openbaar domein, maar minder met de dagdagelijkse uitbating van een kampeerterrein, terwijl niemand beter dan campinguitbaters weten hoe een terrein uitgebaut moet worden.
- **Omvorming bestaande kampeerplaatsen:** Het uitbreiden van het aanbod kan ook door de omvorming van bestaande kampeerplaatsen naar volwaardige kampeerautoplaatsen. Zo is het mogelijk om een toeristische kampeerplaats $\geq 80 \text{ m}^2$ om te vormen tot 3 volwaardige kampeerautoplaatsen. Voor deze plaatsen zal het vooral van belang zijn dat ze een voldoende draagvermogen hebben en dat de wegen ernaar toe vlot bereikbaar zijn.

Al deze werken kunnen op basis van het Premiebesluit gesubsidieerd worden door Toerisme Vlaanderen (met een maximum van 60.000 euro).

Actor	Initiatieven
Toerisme Vlaanderen i.s.m. betrokken actoren	Behoeftenanalyse # kampeerautoplaatsen + inventarisatie mogelijke locaties
Kustgemeenten/openbare besturen/private markt	Omvorming bestaande campingplaatsen naar kampeerautoplaatsen en inrichten nieuwe kampeerautoterreinen

Wat betreft het creëren van een bijkomend aanbod aan kampeerautoplaatsen / -terreinen moet ook bekenen worden in welke mate ook het hinterland eventueel kan bijdragen aan een oplossing. Het voorstel is dat bij het uitvoeren van de behoeftenanalyse met deze opmerking rekening gehouden wordt.

5.2.2 Uitbreiden aanbod parkeerplaatsen

Om een oplossing te bieden voor de parkeerproblematiek aan de Vlaamse Kust voor kampeerauto's specifiek, zou ook kunnen bekeken worden of kampeerautoterreinen in het hoogseizoen overdag kunnen gebruikt worden als parkeerplaats.

Daarnaast zouden ook gemeenten/openbare besturen eventueel in samenwerking met private partijen ervoor moeten zorgen dat er voldoende aangepaste parkeerplaatsen zijn, waarop kampeerauto's overdag kunnen plaatsnemen.

Actor	Initiatieven
Toerisme Vlaanderen	Behoeftenanalyse # parkeerplaatsen
Recread	Verifiëren mogelijkheden om kampeerautoterreinen overdag te gebruiken als parkeerplaats
Kustgemeenten/openbare besturen/private markt	Omvorming bestaande parkeerplaatsen naar parkeerplaatsen voor kampeerauto's en inrichten nieuwe parkeerplaatsen.

5.2.3 Prijszetting kampeerautoplaats

Het inrichten van een kampeerautoterrein gaat gepaard met relatief hoge investeringskosten. Deze investeringskost is deels het gevolg van de regelgeving met betrekking tot kampeerautoterreinen / - plaatsen. De investeringskost wordt in belangrijke mate bepaald door:

- Vereiste dat kampeerautoterreinen / - plaatsen een entiteit op zich vormen waardoor geïnvesteerd moet worden in bvb. groenschermen.
- Vereiste dat mogelijkheden bestaan voor selectieve afvalophaling. In concreto gaat het om lozingsput en gescheiden afval.
- Vereiste om een betaalsysteem te voorzien of een onthaalpunt waar betaald kan worden.

Kampeerautogebruikers hebben typisch een lagere bereidheid tot betalen omdat ze ervanuitgaan dat ze zelf een zekere autonomie hebben. Bij voorkeur ligt de *prijs van een kampeerautoplaats* 20 tot 40% lager dan de prijs van een reguliere kampeerplaats.

Op dit ogenblik is het echter niet evident om een substantieel lagere prijs te kunnen aanbieden omwille van het feit dat de aanleg van een kampeerautoterrein, ondanks mogelijkheid van subsidiëring, een forse investering vergt, rekening houdend met de maximale capaciteit van 40 kampeerautoplaatsen.

- Om deze grote vaste kosten te kunnen afschrijven over een groter aantal kampeerautoplaatsen, werd er tijdens de workshops geopperd om meer dan 40 plaatsen te kunnen inrichten op een kampeerautoterrein.
- Daarnaast werd er vanuit de sector ook op aangedrongen om een lagere gemeentelijke verblijfstaking te kunnen aanrekenen indien kampeerauto's plaatsnemen op een toeristische kampeerplaats. Een bepaling van de

gemeentelijke verblijfstaks op basis van het aangerekende tarief ipv een forfaitair bedrag kan hierin een oplossing bieden.

Actor	Initiatieven
Departement IV	Evaluatie exploitatie- en classificatienormen & afschaffing maximaal aantal plaatsen (waarbij kwaliteit gegarandeerd blijft)
Kustgemeentes	Verlaagde verblijfstaks op kampeerautoplaatsen in alle kustgemeentes
Recreatieondernemingen (Recread)	Engagement van kampeeruitbaters om de maatregelen om de economische leefbaarheid door te rekenen in een lagere prijs voor kampeerautoplaatsen

5.3 Promotie

Op dit moment wordt er in Vlaanderen nauwelijks promotie gevoerd rond het product voor kampeerautogebruikers. Eenmaal het aanbod uitgebreid is, kan ook de promotie van dit toeristisch product verder professioneel uitgebouwd worden. Op die manier kunnen we komen tot een volwaardige toeristische beleving van de Vlaamse Kust door kampeerautogebruikers.

5.3.1 *Kampeerautovriendelijk label*

Vermits een vaakgehoorde klacht van kampeerautogebruikers is dat ze zich niet welkom voelen op gewone campings, zal de introductie van een *kampeerautovriendelijk label* bijdragen aan een oplossing van dit probleem. Dit label zorgt er immers voor dat kampeerautogebruikers op voorhand weten dat ze welkom zijn op de camping en dat er ook geschikte voorzieningen voor hen aanwezig zullen zijn.

Op dit moment worden er regelgevende initiatieven genomen om via een Ministerieel Besluit dit kampeerautovriendelijk label te introduceren. Dit vrijwillige label zal een onderdeel zijn van de classificatienormen. Om het label te verkrijgen zal de camping minstens 4 kampeerautoplaatsen moeten voorzien waarvan minstens een oppervlakte van 8 * 3 meter verhard is. Deze plaatsen moeten aangeboden worden aan een verminderd verblijfstarief van minstens 20% ten opzichte van de kampeerplaatsen voor kortkampeeders op het terrein. Daarnaast moet de camping beschikken over een verharde plaats voor drinkwaterbevoorrading en verwijdering van afvalwater en moeten de specifieke plaatsen voor kampeerauto's beschikken over een individuele elektriciteitsaansluiting.

Actor	Initiatieven
Departement IV	Uitwerking label
TVL / Westtoer / DvT	Promotie label
Toerisme Vlaanderen	Controle terreinen + toekenning labels

Good practice uit Duitsland: TopPlatz¹³

Elk jaar wordt een geüpdate brochure uitgegeven met alle kampeerautoplaatsen met dit label. Een kampeerautoplaats wordt gewogen volgens vijf criteria: en kan maximaal 100 punten halen. Om gekwalificeerd te worden als 'TopPlatz' moet de kampeerautoplaats minstens 70 punten halen.

Door de introductie van een kampeerautovriendelijk label zal er op termijn een netwerk van campings ontstaan waar kampeerautogebruikers welkom zijn. Door

¹³ <http://www.top-platz.de/Anwendungen/index.php>

dit kampeerautovriendelijk label de nodige visibiliteit en herkenbaarheid te geven, kan dit een opstap zijn naar de creatie van een volwaardig aanbod van toeristische producten naar de kampeerautotoerist (vb. kampeerauto-routenetwerk, rondritten).

Good practice uit Frankrijk: Stop Accueil Camping-Car¹⁴

Het kampeerautovriendelijk label vertoont ook gelijkenissen met het Franse concept 'Stop Accueil Camping-Car' waarvoor op dit moment 700 campings geopteerd hebben. Bij het concept 'Stop Accueil Camping-Car' wordt er een speciaal en eenvormig aanbod gedaan naar kampeerauto's voor de eerste nacht dat ze op een camping verblijven. Vanaf de tweede nacht worden de gangbare campingtarieven aangerekend. Bij aankomst na 18u en vertrek voor 10u worden er naargelang de classificatie van de camping voor de eerste nacht volgende tarieven aangerekend voor een kampeerauto met 2 personen (excl. electriciteit en verblijfstaks):

- tot 2 sterren: ≤ 8 €,
- 3 sterren camping : ≤ 10 €,
- 4 sterren camping : ≤ 13 €.

Het voordeel van dit concept is dat campinguitbaters hun bezettingsgraad kunnen optimaliseren en dat ze kunnen genieten van de globale promotie die voor hen gemaakt wordt door de FFCC (Fédération Française de Camping et de Caravaning). Voor de kampeerautogebruikers heeft het als voordeel dat ze voor hun eerste nacht kunnen genieten van een gunsttarief (verwelkomingsaanbod als het ware).

5.3.2 Ontwikkeling van volwaardige toeristische producten

Op dit moment bestaan er nauwelijks toeristische producten naar de kampeerautogebruikers toe. Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat er op dit ogenblik (door de eerder vermelde redenen) weinig kampeerautoplaatsen te vinden zijn aan de Vlaamse Kust. Zolang deze er niet zijn, is het niet evident om een volwaardig toeristisch product te ontwikkelen naar kampeerautogebruikers toe. De ontwikkeling van toeristische producten wordt bij voorkeur geïnitieerd door Toerisme Vlaanderen in samenwerking met de gebruikersverenigingen. Westtoer en de lokale diensten voor Toerisme kunnen deze toeristische producten meenemen in hun promotiemateriaal.

Dit staat in schril contrast met bijvoorbeeld Duitsland en Frankrijk waar er nu reeds routestructuren ontwikkeld werden voor kampeerautotoeristen. Er zijn brochures en kaarten ter beschikking die mogelijke kampeerautoplaatsen alsook toeristische attracties in de buurt aanduiden. Zo kan men een reisweg uitstippelen en tegelijkertijd ook zien welke musea, natuurparken of recreatiemogelijkheden zich op de weg bevinden. Allerhande vrijetijdstips worden meegegeven: gastronomische, wellness en cultuurtips alsook allerhande sportmogelijkheden zoals rivierafvaarten, skate-, wandel- en fietsroutes. Op die manier wordt een meer geïntegreerd pakket aangeleverd.

¹⁴ http://www.ffcc.fr/Gestionnaires/Partenaire/Stop_accueil.php

Brochures met routestructuren inclusief kampeerautoplaatsen en toeristische attracties zijn voor heel Frankrijk beschikbaar alsook opgedeeld in verschillende geografische delen. Het zijn onder meer de toeristische diensten die deze brochures uitgeven.

Actor	Initiatieven
DvT + TVL + NBT en OPT	Ontwikkeling toeristische producten (rondritten, pakketformules, ...)
Allen	Opnemen toeristische producten in promotiemateriaal

5.3.3 Gids met aanbod kampeerautoplaatsen

Om duidelijke en correcte informatie te geven over beschikbare kampeerautoplaatsen, kan er in samenwerking tussen Toerisme Vlaanderen, Westtoer, de gemeentelijke toeristische diensten en de verenigingen van de kampeerautogebruikers een gids ontwikkeld worden met het aanbod aan kampeerautoplaatsen (online of hard copy). Hierin kunnen dan alle vergunde en officiële plaatsen opgenomen worden zodat komaf wordt gemaakt met vaak goedbedoelde, maar helaas ook vaak foutieve lijstjes van kampeerplaatsen. Inspiratie voor dergelijke gidsen kan gevonden worden in het buitenland.

Good practices uit buitenland

- ADAC is de grootste autoclub van Duitsland alsook de grootste hulpverleningsdienst bij pechgevallen. Tevens is ADAC uitgever van plattegronden en wegenkaarten. Naast boeken over campings en caravanplaatsen is ook een boek over kampeerautoplaatsen ter beschikking dat meer dan 2800 officiële plaatsen aangeeft in 12 Europese landen waarvan velen kritisch getest zijn door ADAC-experten.
- Ook voor Frankrijk bestaan er verschillende brochures met kampeerautoplaatsen nationaal en voor verscheidene regio's. Er is tevens een gids voor Frankrijk en bepaalde landen in Europa opgesteld van 'aires de services' voor camping-cars.
- Een andere kampeerautogids met 7200 stops in 16 landen van Europa, is die van CamperStop Europe.

Actor	Initiatieven
Toerisme Vlaanderen i.s.m. gebruikersverenigingen, gemeentelijke diensten voor toerisme	Ontsluiten overzichtsaanbod

5.3.4 Bijkomend onderzoek naar 'de kampeerautotoerist'

Om het product, de promotie en de marketing goed af te stemmen op de behoeften en noden van het doelpubliek van kampeerautogebruikers is het noodzakelijk dat de kennis van 'de kampeerautotoerist' in Vlaanderen en specifiek aan de Vlaamse Kust vergroot wordt. Op dit moment moet vooral verwezen worden naar het onderzoek van Westtoer uit 2002. Bijkomend onderzoek naar

het profiel van de kampeerautotoerist in Vlaanderen zou op regelmatige basis herhaald moeten worden waardoor relevante informatie verzameld wordt wat betreft de kampeerautotoerist in Vlaanderen.

Actor	Initiatieven
--------------	---------------------

Toerisme Vlaanderen i.s.m. gebruikersverenigingen, gemeentelijke diensten voor toerisme, Westtoer, enz.	Specifiek onderzoek naar het profiel van de kampeerautotoerist in Vlaanderen
---	--

5.4 Sensibilisering

Naast een oplossing voor de problemen van handhaving, aanbod en promotie is het ook belangrijk voldoende aandacht te besteden aan het sensibiliseren van de verschillende actoren. In de eerste plaats wordt daarbij gedacht aan de volgende doelgroepen:

- Gebruikers
- Uitbaters
- Verkopers en verhuurders
- Toeristische diensten, Toerisme Vlaanderen

De sensibilisering en de promotie houdt een volgehouden inspanning in waarbij gebruik gemaakt kan worden van alle mogelijke instrumenten en kanalen. Er kan daarbij o.m. gedacht worden aan infoborden, brochures, websites, flyers, banners e.d.

5.4.1 Sensibilisering kampeerautogebruikers

Omdat er nogal wat misverstanden bestaan bij de gebruikers van kampeerauto's over wat wel en niet kan, is er nood aan een sensibiliseringsinitiatieven die bij voorkeur door de kampeerautogebruikersverenigingen worden geïnitieerd omdat zij het dichtste bij de gebruikers staan. In deze sensibiliseringscampagne moet er duidelijk gemaakt worden wat wel en niet kan inzake parkeren en kamperen met kampeerauto's. Ook moet in deze campagne voldoende duidelijk gemaakt worden dat het gegeven het steeds groeiend aantal kampeerauto's noodzakelijk geworden is dat men op speciaal voorziene, veilige en kwalitatieve plaatsen overnacht. Anders wordt het samenleven tussen de kampeerautogebruikers, de overige toeristen en de lokale bewoners steeds moeilijker. Ook aan de relatie tussen de kampeerautogebruikers en de campinguitbaters moet er gewerkt worden. Uiteindelijk zijn zij bondgenoten van elkaar vermits ze beide gebaat zijn bij een positieve attitude ten opzichte van elkaar. Hiervoor dienen ze wel elkaars eigenheid te erkennen. De bedoeling van deze sensibiliseringscampagne moet zijn om de perceptie die er leeft over kampeerautotoeristen (vrijheid, blijheid) op een positieve manier te beïnvloeden.

5.4.2 Sensibilisering campinguitbaters

Vele campings aan de Vlaamse Kust kijken de kat uit de boom voor de inrichting van nieuwe kampeerautoterreinen / - plaatsen. Om hen over de brug te krijgen, zal er dus nood zijn aan een pakket van maatregelen. Handhaving van het kampeerverbod op openbaar domein zal voor hen de belangrijkste maatregel zijn vooraleer ze investeringen zullen overwegen. Om hen hierin te begeleiden, is er nood aan degelijke informatie en begeleiding. Belangrijk is dat hen duidelijk gemaakt wordt welke voordelen het aantrekken van kampeerauto's kan opleveren. Onbekend is immers vaak onbemind.

5.4.3 Sensibilisering verkopers en verhuurders kampeerauto's

Op dit ogenblik gebeurt het nogal eens dat één van de belangrijkste verkoopargumenten voor een kampeerauto is dat je er als het ware je vrijheid

mee koopt. Vandaag is absolute vrijheid, zeker met betrekking tot het overnachten, niet meer haalbaar. Daarom ook is het van belang dat de sector van de verkoop en verhuur van kampeerauto's realistische verwachtingen creëert bij de kampeerautogebruikers.

Actor	Initiatieven
Alle betrokken actoren	Opzetten overkoepelende sensibiliseringscampagne om de wederzijdse hoffelijkheid tussen alle betrokken actoren te vergroten. Omdat dit een volgehouden inspanning zal vereisen, dient gekeken te worden of er financiële ondersteuning via het Kustactieplan kan gevonden worden.
VKT / PASAR	Responsabilisering van hun leden – kampeerautogebruikers
Recread	Draagvlakcreatie op bvb ledenvergaderingen om campinguitbaters aan te zetten om plaatsen te voorzien voor kampeerautogebruikers (naast overkoepelend initiatief van Toerisme Vlaanderen en Diensten voor Toerisme) + campagne met focus op campinguitbater
BCCMA	Campagne met focus op verkopers en verhuurders kampeerauto's

Het moet duidelijk zijn dat de sensibilisering een volgehouden inspanning vereist van alle betrokken actoren. Bovendien moet ook bekeken worden hoe de sensibilisering rond de problematiek van kampeerauto's gekoppeld kan worden aan initiatieven die zullen genomen worden bij de implementatie van het nieuwe Logiesdecreet. Tegelijk kan ook een overzicht gegeven worden van alle instrumenten die gebruikt kunnen worden bij de implementatie van de oplossing zoals voorgesteld (o.a. premiebesluit, Kustactieplan, enz.).

6 ACTIEPLAN

In dit laatste hoofdstuk wordt een concreet actieplan opgenomen in kader van het onderzoek naar de problematiek van kampeerautotoerisme aan de Vlaamse Kust.

- In het actieplan wordt uitgegaan van de tijd die nodig is om aan de Vlaamse Kust een bijkomend aanbod te realiseren aan kampeerautoplaatsen. Vanaf begin 2011 moeten de oplossingen zoals geformuleerd in het eindrapport van IDEA Consult geïmplementeerd zijn. Tot 2011 is dan tijd om deze implementatie voor te bereiden.
- IDEA Consult stelt ook voor een projectgroep en een projectleider aan te stellen die de implementatie van de resultaten van deze studie opvolgt.
 - Samenstelling: In een dergelijke projectgroep zetelen onder meer vertegenwoordigers van lokale administraties, kustburgemeesters, provincie, politiezones, Westtoer, Recread, kampeerautogebruikers, Toerisme Vlaanderen, enz. Op die manier zou de samenstelling van de projectgroep overeen kunnen komen met de plenaire vergadering zoals die meermaals tijdens het onderzoekstraject is samengekomen. De exacte samenstelling moet in een latere fase besproken worden.
 - Projectleiding: De projectgroep wordt aangestuurd door een projectleider. Het lijkt aangewezen dat deze partij belang heeft bij een goede oplossing, maar niet onmiddellijk betrokken partij is. Deze rol kan opgenomen worden op Vlaams niveau (in de zin dat de voorgestelde oplossing een antwoord kan bieden op probleemsituaties in heel Vlaanderen) of op provinciaal niveau (in de zin dat de problematiek van kampeerautotoerisme zich op dit moment het meest stelt aan de Kust).
 - Timing: Deze projectgroep komt op regelmatige basis samen om de ondernomen acties op te volgen en nieuwe initiatieven te ontwikkelen. We stellen voor deze projectgroep halfjaarlijks samen te roepen.
 - Activiteiten: De projectleider kan alvast starten met het verfijnen van de timing in functie van 2011. Een tweede actie die de projectleider op korte termijn zal kunnen ondernemen is het agenderen van de problematiek op het overleg van de kustburgemeesters. In functie van de problematiek kunnen ook werkgroepen georganiseerd worden rond specifieke thema's.
- Te verkennen piste om het aanbod aan kampeerautoplaatsen uit te breiden is een samenwerking tussen private en publieke partijen. Net omdat de gemeenten de lokale politie aansturen, lijkt het interessant om deze partij ook bij de exploitatie van een kampeerautoterrein of specifieke plaatsen voor kampeerauto's te betrekken. Private partijen brengen dan hun specifieke kennis in met betrekking tot de exploitatie.

Hieronder wordt een voorstel van actieplan opgenomen voor de implementatie van de acties zoals hierboven besproken.



Voorstel	Initiatiefnemers	Δ regelgeving	Timing					
			2009	2009	2010	2010	2011	2011
			S1	S2	S1	S2	S1	S2

Bouwsteen 1: Reglementering en handhaving

1.1. Handhaving kampeer- en parkeerovertredingen

<ul style="list-style-type: none"> • Opmaak voorstel t.a.v. FOD Mobiliteit 	TVL + Departement IV nemen initiatief om voorstel uit te werken	/						
<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking sluitende oplossing parkeren <ul style="list-style-type: none"> ◦ zonaal parkeerverbod voor kampeerauto's (zone E1 kampeerauto) ◦ in combinatie met toegelaten parkeerzones via E9h 	FOD Mobiliteit + Staatssecretaris Mobiliteit	Wijziging federale wegcode						
<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing verkeersborden 	Kustgemeentes	/						
<ul style="list-style-type: none"> • Consequente handhaving overtredingen tegen parkeer- en kampeerverbod 	Politiezones	/						
<ul style="list-style-type: none"> • Overleg met parket i.v.m. opvolging vaststelling inbreuk op Federale Wegcode 	Toerisme Vlaanderen							
<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen omzendbrief bij implementatie Logiesdecreet 	Toerisme Vlaanderen							

1.2. Verbeterde signalisatie naar kampeerautoterreinen en parkeerplaatsen

<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijkheid voorzien om icoon kampeerauto te gebruiken in F37 	FOD Mobiliteit	Wijziging federale wegcode KB art. 71						
<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsing borden F37 met icoon kampeerautoterreinen 	Kustgemeentes	/						

Voorstel	Initiatiefnemers	Δ regelgeving	Timing					
			2009	2009	2010	2010	2011	2011
			S1	S2	S1	S2	S1	S2

- Onderzoek naar noodzaak parkeerroute

Kustgemeentes

/



Bouwsteen 2: Vraag & Aanbod

2.1. Voorzien aanbod aan kampeerautoplaatsen

- Behoeftenanalyse # kampeerautoplaatsen, inventarisatie mogelijke locaties en exploitatiestructuur PPS
- Omvorming bestaande campingplaatsen naar kampeerautoplaatsen
- Inrichting nieuwe kampeerautoterreinen

Toerisme Vlaanderen
betrokken actoren

i.s.m. /

Recreatie-ondernemingen

/

Kustgemeentes/openbare besturen/private markt



2.2. Voorzien aanbod aan parkeerplaatsen voor kampeerauto's

- Behoeftenanalyse # parkeerplaatsen, inventarisatie mogelijke locaties en exploitatiestructuur PPS
- Verifiëren mogelijkheden om kampeerautoterreinen overdag te gebruiken als parkeerplaats
- Omvorming bestaande parkeerplaatsen naar parkeerplaatsen voor kampeerauto's
- Inrichting nieuwe parkeerplaatsen

Toerisme Vlaanderen
betrokken actoren

i.s.m. /

Recread

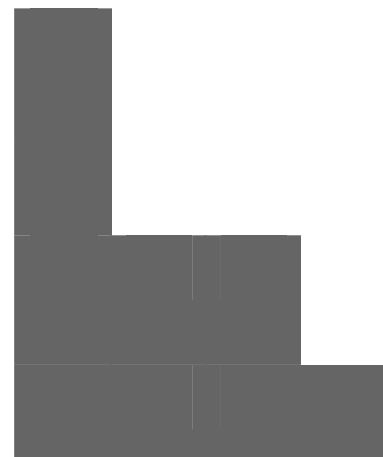
/

Kustgemeentes/openbare besturen/private markt

/

Kustgemeentes/openbare besturen/private markt

/



Voorstel	Initiatiefnemers	Δ regelgeving	Timing					
			2009	2009	2010	2010	2011	2011
			S1	S2	S1	S2	S1	S2

2.3. Prijszetting kampeerautoplaats

- | | | | | | | | | |
|---|----------------------------------|---|----------------------|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Evaluatie exploitatie- en classificatienormen & afschaffing maximaal aantal plaatsen | Departement IV | Exploitatie- en classificatiebesluiten in kader van logiesdecreet | [Gantt bar: 2009 S1] | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Verlaagde verblijfstaks op kampeerautoplaatsen in alle kustgemeentes | Kustgemeentes | Wijziging gemeentelijke belastingsreglementen | [Gantt bar: 2009 S2] | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Engagement van kampeeruitbaters om de maatregelen om de economische leefbaarheid door te rekenen in een lagere prijs voor kampeerautoplaatsen | Recreatieondernemingen (Recread) | / | [Gantt bar: 2010 S2] | | | | | |

Bouwsteen 3: Promotie

3.1. Onderzoek profiel kampeerautotoerist

- | | | | | | | | | |
|---|--|----------|----------------------|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Vastlegging budget en opmaak bestek | TVL | / | [Gantt bar: 2009 S1] | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Uitvoering onderzoek | Toerisme Vlaanderen
betrokken actoren | i.s.m. / | [Gantt bar: 2009 S2] | | | | | |

3.2. Uitwerking kampeerautovriendelijk label

- | | | | | | | | | |
|--|----------------------|---|----------------------|--|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Uitwerking label | Departement IV | / | [Gantt bar: 2009 S1] | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Promotie label | TVL / Westtoer / DvT | / | [Gantt bar: 2009 S2] | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Controle terreinen + toekenning labels | Toerisme Vlaanderen | / | [Gantt bar: 2010 S1] | | | | | |

Voorstel	Initiatiefnemers	Δ regelgeving	Timing					
			2009	2009	2010	2010	2011	2011
			S1	S2	S1	S2	S1	S2

3.3. Ontsluiten overzichtsaanbod

- Ontsluiten overzichtsaanbod
Toerisme Vlaanderen + Diensten /
voor Toerisme



3.4. Ontwikkeling volwaardige toeristische producten

- Ontwikkeling toeristische producten (rondritten, pakketformules, ...)
TVL + NBT en OPT + Diensten voor /
Toerisme
- Opnemen toeristische producten in promotiemateriaal
Allen /



Bouwsteen 4 : Sensibilisering

4.1. Overkoepelende campagne

- Opstellen overkoepelende campagne /
- Lancering campagne (+ periodieke herhaling) Alle betrokken actoren /
 - focus op campingsuitbaters (informatie en begeleiding) Reccread /
 - focus op kampeerautogebruikers (responsabilisering) VKT / Pasar /
 - focus op verkopers en verhuurders kampeerauto's BCCMA /



Voorstel	Initiatiefnemers	Δ regelgeving	Timing					
			2009	2009	2010	2010	2011	2011
			S1	S2	S1	S2	S1	S2

Extra Bouwsteen: Organisatiestructuur

5.1. Aanstelling projectleider en projectgroep

• Aanstelling projectorganisatie

- projectleider
- projectgroep met vertegenwoordiging van kustburgemeesters/gemeentes, provincie, politiezones, Westtoer, Recread, kampeerautogebruikers, Toerisme Vlaanderen, ...
- periodieke stakeholdersmeeting

/

/

/

/



5.2. Agendering op overleg kustburgemeesters

Voorzitter kustburgemeesters / Provincie

/

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: Overnachtingen in commerciële logiesvormen in 2004-2007 (incl huurlogies)	9
Tabel 2: Aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen aan de Vlaamse Kust.....	10
Tabel 3: Evolutie aantal overnachtingen in commerciële logiesvormen aan de Vlaamse Kust.....	10
Tabel 4: Evolutie logiesaanbod in logieseenheden aan de Vlaamse Kust (2002-2006)	11
Tabel 5: Overzicht totaal aantal inschrijvingen	12
Tabel 6: Overzicht aantal nieuwe inschrijvingen	13
Tabel 7: Overzicht aantal schrappingen van nummerplaten van voertuigen	14
Tabel 8: Redenen voor keuze parkeerplaats (in % van aantal respondenten)	16
Tabel 9: Overzicht kampeerautoterreinen aan de Vlaamse Kust	20
Tabel 10: Overzicht kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust	21
Tabel 11: Overzicht mogelijke plaatsen voor kampeerautotoeristen op kampeerterreinen en -verblijfparken aan de Vlaamse Kust	22
Tabel 12: Overzicht niet-vergunde kampeerautoplaatsen aan de Vlaamse Kust ..	23
Tabel 13: Overzicht toeristische belasting per gemeente	39
Tabel 14: Overzicht inleidende interviews.....	i
Tabel 15: Voor- en nadelen van federale wegcode.....	iv

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1: Situering kampeerautotoerisme binnen toerisme in Vlaanderen	8
Figuur 2: Evolutie totaal aantal ingeschreven voertuigen op 31 december (2000-2007)	12
Figuur 3: Evolutie aantal inschrijvingen 2000-2007	14
Figuur 4: Evolutie aantal schrappingen nummerplaten kampeerauto's versus caravans (2000-2007)	15
Figuur 5: Oplossing aanpak handhaving wildkamperen	47

BIJLAGE 1: INLEIDENDE INTERVIEWS

In de voorbereidende fase van dit onderzoek werd de beschikbare documentatie doorgelicht op zoek naar knelpunten om zodoende de problematiek vanuit zo veel mogelijk invalshoeken te schetsen. Zo werden de volgende documenten doorgelicht:

- Parlementaire vragen
- Westtoer-studie bij gebruikers van kampeerauto's aan de Vlaamse Kust uit 2002
- Standpunten van betrokken actoren

Daarnaast werden ook interviews gehouden met actoren om de problematiek scherper te stellen. Zo werd een interview afgenomen van de volgende actoren / personen:

Tabel 14: Overzicht inleidende interviews

Naam	Organisatie	Datum
Dirk Vermeir	Pasar	03 april 2008
Hilde Vanhoutte / Norbert Corbisier	VKT / Zwerfautoklub	03 april 2008
Dirk Metsu	Recread	07 april 2008
Magda Monballyu en Koen De Four	Westtoer	09 april 2008
Patrick Vermaut Annemie Van Den Broecke	Lokale Politie Oostende Dienst voor Toerisme Oostende	07 april 2008
Willy Vanhooren	Burgemeester Bredene	11 april 2008
Ludo Monset	Burgemeester Blankenberge	11 april 2008

BIJLAGE 2: NIET WEERHOUDEN OPLOSSINGEN HANDHAVING MOBILITEIT

Om de problematiek van het wildkamperen te handhaven, kan men zoals gezegd grosso modo 2 methodes volgen:

- Vaststellen inbreuk op de kampeerwetgeving
- Vaststellen inbreuk op de parkeerwetgeving

Vaststellen inbreuk op de kampeerwetgeving

Op dit moment wordt reeds in de politieverordeningen van alle kustgemeentes vermeld (zie bijlage) dat het kamperen op het openbaar domein verboden is. Op zich zijn deze bepalingen in de lokale politieverordeningen voldoende opdat de politie rechtsgeldig zou kunnen optreden en inbreuken vaststellen. Het probleem is echter dat het gezien de wet op de privacy bijzonder moeilijk is om zich toegang te verschaffen tot kampeerauto's zelf en de inbreuk vast te stellen. Indien echter de kampeerautogebruikers zelf de deur van de kampeerauto openmaken op verzoek van de politie (bv. kloppen op de deur), kan de politie de inbreuk de facto vaststellen en is er geen inbreuk op de privacy-wetgeving vermits de politie de woning niet langer betreedt. In Nederland wordt deze aanpak succesvol toegepast zoals blijkt uit onderstaande box, al vergt het wel een consequente en volgehouden inspanning.

Good practice uit Nederland:

In Zeeuws-Vlaanderen werd in een lokale politieverordening een kampeerverbod opgenomen waartegen de politie reeds sinds de jaren '80 erg restrictief, consequent en eenvormig optreedt. Ieder jaar tijdens het Pinksterweekend ('officiële' start toeristisch seizoen) wordt extra inspanning gedaan zodat aan de kampeerautotoeristen een duidelijk signaal wordt gegeven. Doorheen het jaar zelf is de politie ook zichtbaar aanwezig rond plaatsen waar kampeerauto's parkeren.

Indien kampeerauto's 's nachts op het openbaar domein geparkeerd staan en er kamperen, kloppen politie-agenten net zolang op de kampeerauto-deur tot er opengedaan wordt. In het overgrote deel van de gevallen wordt er erg snel opgedaan door de kampeerautogebruikers. Voor de Officier van Justitie is het feit dat de mensen de deur openmaken voldoende om te bewijzen dat ze er illegaal kamperen. Tegen elke kampeer-inbreuk wordt er proces-verbaal opgemaakt en wordt een boete uitgeschreven die minstens 90€ bedraagt (onmiddellijk te betalen door buitenlanders). Vervolgens worden deze wildkampeerders doorverwezen naar reguliere campings, waar een voldoende aanbod is van voor hen geschikte plaatsen.

Door dit strikt en eenduidig optreden van de politie en door het feit dat de kampeerders hiervan ook op de hoogte zijn, wordt er nog zelden wildgekampeerd in Zeeuws-Vlaanderen en is de handhaving haalbaar, zelfs op de drukste momenten. Bovendien worden de politiediensten ook door uitbaters van kampeerterreinen ingelicht over mogelijke wildkamperende kampeerauto's.

Het voorbeeld is interessant in de zin dat een restrictief beleid niet automatisch leidt tot een "label" van kampeerauto-onvriendelijke regio, indien er voldoende omkaderende maatregelen worden genomen. Het succes van deze praktijk is te wijten aan een volgehouden en langdurige inspanning vanwege de politie, maar ook aan een concreet aanbod op reguliere en vergunde campings.

De voor- en nadelen van deze aanpak staan hieronder onder de vorm van een tabel opgesomd.

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none">• er is geen wetgevend werk vereist omdat het kampeerverbod nu reeds is opgenomen in gemeentelijke politieverordeningen• simpelste en meest eenduidige oplossing• geen plaatsing van verkeersborden• bij volgehouden restrictief beleid lost het probleem van het wildkamperen zich quasi volledig op• via de verschillende fora wordt nieuwe aanpak quasi onmiddellijk verspreid bij de gebruikers	<ul style="list-style-type: none">• erg tijdsintensieve controle in begin, zeker tijdens piekmomenten aan de Vlaamse kust. De pakkans moet immers 100% zijn. Bovendien moet de boete voldoende hoog zijn ten opzichte van de overnachtingsprijs op een kampeerterrein• erg belangrijk om bepaling in politieverordening duidelijk te communiceren, ook naar buitenlanders toe. Bij voorkeur worden gebruikers via meerdere kanalen 'bestookt'.

Vaststellen inbreuk op de parkeerwetgeving

1/ Niet weerhouden voorstel algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's.

Het algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's in kan afgedwongen worden door een wijziging van art. 27 van het KB van de Federale Wegcode waarbij het parkeerverbod in de bebouwde kom voor vrachtwagens (die langer dan 8u parkeren) uitgebreid wordt naar een algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's (dag + nacht).

De voor- en nadelen van deze aanpak via de federale wegcode staan in onderstaande tabel aangeduid.

Tabel 15: Voor- en nadelen van federale wegcode

Voordelen	Nadelen
<ul style="list-style-type: none">• eenvormigheid naar de gebruikers toe; in heel België gelden dezelfde regels• éénvormige sensibilisering van en communicatie naar de gebruikers toe	<ul style="list-style-type: none">• Het algemeen parkeerverbod afdwingen via de Federale Wegcode gebeurt opnieuw niet a.d.h.v. een verkeersbord. Het moet onderzocht of het haalbaar is op de belangrijkste invalswegen een 'infobord' te plaatsen.

Het gevolg van dit algemeen parkeerverbod is ook dat kampeerautogebruikers die binnen de bebouwde kom wonen, zonder extra maatregelen, hun kampeerauto niet meer zouden kunnen parkeren op de openbare weg.

Vooraleer deze oplossing in de praktijk kan worden omgezet, zijn volgende wijzigingen in de regelgeving vereist:

Wijziging in federale regelgeving

- wijziging van art. 27 van het KB waarbij het parkeerverbod in de bebouwde kom voor vrachtwagens (die langer dan 8u parkeren) uitgebreid wordt naar een algemeen parkeerverbod voor kampeerauto's (dag + nacht) → Bevoegde Minister / Staatssecretaris neemt initiatief. Een dergelijke wijziging kan relatief makkelijk worden doorgevoerd.
- uitzondering maken voor bewoners die hun kampeerauto wel in de buurt van hun woning moeten kunnen parkeren¹⁵.

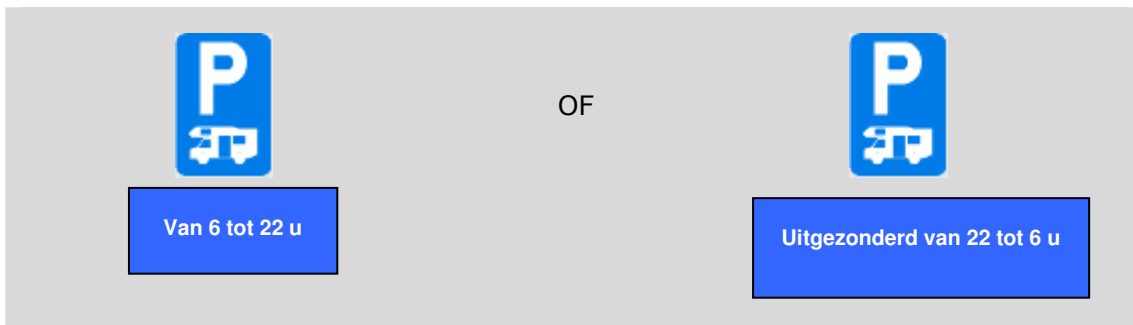
2/ Niet weerhouden voorstellen o.v.v. handhaving mobiliteit

¹⁵ Een dergelijke uitzondering kan wel misleidend overkomen voor (buitenlandse) toeristen die gewoon in de straat een kampeerauto zien staan. Wat betreft het parkeerverbod voor vrachtwagens in de bebouwde kom wordt bovendien niet altijd een uitzondering gemaakt voor bewoners. Waarschijnlijk is een oplossing mogelijk zoals in Nederland – waarbij een kampeerauto in functie van laden en lossen – 7 dagen voor de deur mag geparkeerd worden. De termijn begint te lopen vanaf het moment dat er een klacht wordt ingediend.

▪ Oplossing 1: E9h met een opschrift

E9h is een verkeersbord die het parkeren toelaat of regelt. Het bord E9h bepaalt dat parkeren uitsluitend is toegelaten voor kampeerauto's. Een opschrift kan aanduiden:

- maximumduur van het toegelaten parkeren (vb. 30 min. of van 9 tot 12 u)
- parkeerbeperking (vb. uitgezonderd maandag van 7 tot 19 u)
- categorie voertuigen waarvoor parkeren voorbehouden is (vb. taxis / 5t. max)



Betekenis:	Parkeren uitsluitend voor kampeerauto's met aanduiding van de de maximumduur van het toegelaten of voorbehouden parkeren (vb. 6u tot 22u) of periode waarin het niet geldt (vb. uitgezonderd van 6 tot 22 uur)
Pro:	<ul style="list-style-type: none"> • Geen nieuw verkeersbord • Eenvoudig opschrift aan te brengen onder bestaande borden • Plaatsen voorbehouden specifiek voor kampeerauto's
Contra:	<ul style="list-style-type: none"> • Verschillende interpretatie tussen wat er toegelaten is buiten deze uren: mogen buiten deze periodes ook auto's, vrachtwagens, autocars, ... parkeren ('wat niet verboden is, is toegelaten') of mag er niemand staan? • Kampeerauto's die op wettelijke plaatsen staan (buiten voorbehouden plaatsen) en er overnachten vallen opnieuw uit de boot. Deze oplossing kan enkel (niet-gewenste) kampeer-hotspots aanpakken.
Wijzigingen regelgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Wijziging KB art. 70 om verschillende interpretaties uit te sluiten van wat er kan/niet kan buiten deze periodes. Expliciet vermelden dat het opschrift de betekenis van het hoofdbord nooit opheft (uitsluitend voorbehouden)
Timing van wijziging	<ul style="list-style-type: none"> • Wegcode wordt geregeld door een KB. Bevoegde Minister / Staatssecretaris neemt initiatief. Een dergelijke wijziging kan relatief makkelijk worden doorgevoerd.

▪ **Oplossing 2: E1 met een opschrift tijdsduur**

E1 is een verkeersbord dat parkeren globaal verbiedt. Het bord E1 geldt daarbij voor elk type van voertuig. Een opschrift kan de periode aanduiden tijdens dewelke het verbod geldt:

- van 7 tot 19 uur
- van maandag tot vrijdag
- van 7 tot 19 uur van maandag tot vrijdag



Betekenis:	Parkeren verboden voor alle voertuigen met opschrift die een beperking oplegt tussen een bepaalde periode (bv. van 22 tot 6 uur).
Pro:	<ul style="list-style-type: none"> • geen nieuw verkeersbord • betekenis bord is alom bekend • geen discussie mogelijk want eenduidige interpretatie • perfect te verbaliseren
Contra:	<ul style="list-style-type: none"> • tijdens periode van het parkeerverbod kunnen er ook geen andere voertuigen parkeren. Is dit wenselijk? Het is onmogelijk alle uitzonderingscategorieën op te nemen. • kampeerauto's die op wettelijke plaatsen (buiten verboden plaatsen) staan en er overnachten vallen opnieuw uit de boot. Handhaving tegenover deze kampeerauto's blijft problematisch (zelfde problemen als nu). Deze oplossing kan enkel (niet-gewenste) kampeer-hotspots aanpakken.
Wijzigingen regelgeving	Niet aan de orde.
Timing van wijziging	Deze oplossing kan direct geïmplementeerd worden.

▪ **Oplossing 3: E1 met een opschrift type voertuig**

E1 is een verkeersbord dat parkeren globaal verbiedt. Het bord E1 geldt daarbij voor elk type van voertuig. Een opschrift kan de periode aanduiden tijdens dewelke het verbod geldt:

- van 7 tot 19 uur
- van maandag tot vrijdag
- van 7 tot 19 uur van maandag tot vrijdag



Betekenis:	Parkeren verboden voor alle voertuigen met opschrift die beperking oplegt naar type voertuig (bv. kampeerauto).
Pro:	<ul style="list-style-type: none"> • geen nieuw verkeersbord • eenvoudig te begrijpen verkeersbord • geen discussie mogelijk want eenduidige interpretatie • perfect te verbaliseren
Contra:	<ul style="list-style-type: none"> • Kampeerauto's die op wettelijke plaatsen (buiten verboden plaatsen) staan en er overnachten vallen opnieuw uit de boot. Handhaving tegenover deze kampeerauto's blijft problematisch (zelfde problemen als nu). Deze oplossing kan enkel (niet-gewenste) kampeer-hotspots aanpakken.
Wijzigingen regelgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Er bestaat op dit moment geen eensgezindheid over hoe de onduidelijkheid interpretatie kan weggewerkt worden. Waarschijnlijk kan het probleem van interpretatie weggewerkt worden door verduidelijking aan te brengen in art. 70 van de wegcode. De redenering is dat opschrift de betekenis van het hoofdbord niet verandert.
Timing van wijziging	<ul style="list-style-type: none"> • Wegcode wordt geregeld door een KB. Bevoegde Minister / Staatssecretaris neemt initiatief. Een dergelijke wijziging kan relatief makkelijk worden doorgevoerd.

▪ **Oplossing 4: E1 met een opschrift type voertuig en tijdsperiode**

E1 is een verkeersbord dat parkeren globaal verbiedt. Het bord E1 geldt daarbij voor elk type van voertuig. Een opschrift kan de periode aanduiden tijdens dewelke het verbod geldt:

- van 7 tot 19 uur
- van maandag tot vrijdag
- van 7 tot 19 uur van maandag tot vrijdag



Betekenis:	Parkeren verboden voor alle voertuigen behalve voor een type voertuig (bv. kampeerauto) gedurende een bepaalde periode.
Pro:	<ul style="list-style-type: none"> • geen nieuw verkeersbord • eenvoudig te begrijpen verkeersbord • geen discussie mogelijk want eenduidige interpretatie • perfect te verbaliseren • plaatsen specifiek voorbehouden voor kampeerauto's
Contra:	<ul style="list-style-type: none"> • 's nachts kunnen er ook geen andere voertuigen geparkeerd staan. • kampeerauto's die op wettelijke plaatsen (buiten verboden plaatsen) staan en er overnachten vallen opnieuw uit de boot. Deze oplossing kan enkel (niet-gewenste) kampeer-hotspots aanpakken.
Wijzigingen regelgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Er bestaat op dit moment geen eensgezindheid over hoe de onduidelijkheid interpretatie kan weggewerkt worden. Waarschijnlijk kan het probleem van interpretatie weggewerkt worden door verduidelijking aan te brengen in art. 70 van de wegcode. De redenering is dat opschrift de betekenis van het hoofdbord niet verandert.
Timing van wijziging	<ul style="list-style-type: none"> • Wegcode wordt geregeld door een KB. Bevoegde Minister / Staatssecretaris neemt initiatief. Een dergelijke wijziging kan relatief makkelijk worden doorgevoerd.

▪ **Oplossing 5: zonale parkeerzone met beperking van gewicht**



Betekenis:	Begin van een zone waar het parkeren voorbehouden is voor voertuigen met een maximale toegelaten massa van niet meer dan 2,5 ton.
Pro:	<ul style="list-style-type: none"> • Bekend verkeersbord • Eenvoudig te interpreteren
Contra:	<ul style="list-style-type: none"> • Is opnieuw voor discussie vatbaar want betwistingen van gewicht zijn mogelijk, vermits het enkel kan gecontroleerd worden ahv de boordpapieren en evt. weging (dit kan opnieuw toegang tot kampeerauto vragen wat niet mogelijk is gezien wet op privacy e.d.). • Heeft niet louter betrekking op kampeerauto's, maar sluit direct ook vrachtwagens, bepaalde bestelwagens, enz. uit.
Wijzigingen regelgeving	Niet aan de orde.
Timing van wijziging	Deze oplossing kan direct geïmplementeerd worden.

BIJLAGE 3: BELEID EN HANDHAVING IN GEMEENTEN

Gemeente	Beleid rond KAT (actief/passief)	Politieverordening kamperen	Indicaties van gedoogbeleid
De Panne	De website van de gemeente De Panne biedt geen specifieke informatie met betrekking tot regelgeving of aanbod voor kampeerauto's. De Panne voorziet ook geen kampeerautoterrein op het grondgebied van de gemeente.	In de onmiddellijke omgeving van de zeedijk en op het strand is het te allen tijde verboden te parkeren of te kamperen. Op de openbare weg, in het bos, in de duinen of op het strand is het kamperen verboden.	Aan het Koningsplein worden kampeerauto's gedoogd.
Koksijde	De website van de gemeente Koksijde geeft geen specifieke vermeldingen over kampeerauto's. Bij de rubriek 'campings' staan wel ook prijzen voor kampeerauto's aangegeven. Uit een bevraging van de politiekorpsen van de kust en Brugge inzake de problematiek van kampeerauto's van Westtoer uit 2006, blijkt dat in Koksijde als enige gemeente niet wordt doorverwezen naar campings. Op de fora wordt gesproken over een kampeerautoterrein dat zou worden aangelegd in 2008.	Zonder toelating van de burgemeester is het verboden te kamperen op het ganse grondgebied van de gemeente Koksijde. Een eventuele toelating kan niet verkregen worden voor het kamperen op minder dan één kilometer van het strand. Verder is het ook verboden langer dan 24 uur een vaste standplaats in te nemen langsheen de openbare wegen en pleinen.	
Nieuwpoort	Ondanks de aanwezigheid van het kampeerautoterrein 'De Zwerver', geeft de website van de gemeente Nieuwpoort geen speciale vermeldingen, behalve bij de andere kampeerterreinen.	Het is verboden op het openbaar domein (dit omvat de zeedijk, het strand, de openbare parken en beplantingen, de openbare parkings, de markten, pleinen en squares, openbare wegen, jaagpaden langs de waterwegen, kaaiplein en het havengebied, staatsdomein aan de linker en rechter havenoever, de	

Gemeente	Beleid rond KAT (actief/passief)	Politieverordening kamperen	Indicaties van gedoogbeleid
		<p>speel- en sportterreinen van de gemeente) te parkeren of kamperen.</p>	
Middelkerke	<p>De gemeente Middelkerke heeft op haar website een folder ter beschikking waarin bestuurders van kampeerwagens precies kunnen terugvinden waar ze in Middelkerke en Westende met de kampeerwagen mogen parkeren (zoals een personenvoertuig) en kamperen (overnachten) ingevolge de gemeenteraadsbeslissing van 13 februari 2008</p>	<p>Sinds februari geldt er een algemeen kampeerverbod op de openbare weg, met uitzondering van enkele zones (Koning Ridderdijk en Klein Kasteelstraat van 1 oktober tot vlak voor Pasen).</p>	<p>In de folder op de gemeentelijke website worden plaatsen aangeduid waar kamperen op niet sectoraal vergunde terreinen toegelaten wordt.</p>
Oostende	<p>Oostende kan een kampeerautoterrein aanleggen op het Provinciaal Domein Raversijde. Er werd hiervoor een BPA goedgekeurd.</p>	<p>Het is verboden te kamperen op het ganse grondgebied van de stad Oostende met uitzondering van de vergunde kampeerterreinen en kampeerverblijfplaatsen of tenzij men over een schriftelijke toestemming van het College van Burgemeester en Schepenen beschikt.</p>	<p>Op de website camper.be wordt vermeld dat overnachten gedoogd wordt op de staanplaatsen langs de kustweg tussen Middelkerke en Oostende. Ook op Raversijde waar nu niet meer overnacht mag worden, wordt het kamperen gedoogd.</p>

Gemeente	Beleid rond KAT (actief/passief)	Politieverordening kamperen	Indicaties van gedoogbeleid
Bredene	Op de toeristische website uitinbredene.be wordt een apart deel gewijd aan kampeerauto's: de gemeentelijke regelgeving, aanbod en verwijzing naar parkeerplaatsen aan het sportcentrum 'Ter Polder' en de andere Bredense campings. Bovendien werd in de zitting van de gemeenteraad van juni 2007 voorgesteld om de kampeerterreinen aan te vullen met een nieuwe categorie 'kampeerautoplatsen'.	Het nachtverblijf in open lucht op de openbare weg, in bos, in duinen of op het strand is verboden.	In de zitting van de gemeenteraad van juni 2007 werd ook nog vermeld dat wanneer er specifiek kampeerautoplatsen tot stand zijn gekomen, de kampeerders uitdrukkelijk zullen worden aangezet om hun kampeerauto niet op de openbare weg te plaatsen en indien dat wel gebeurt, zullen zij geverbaliseerd worden door de politie.
De Haan	De website van de gemeente De Haan vermeldt het politiereglement inzake kampeerauto's. Verder geen specifieke vermeldingen.	Het overnachten is verboden op de openbare weg, in het bos, in de duinen en op het strand.	

Gemeente	Beleid rond KAT (actief/passief)	Politieverordening kamperen	Indicaties van gedoogbeleid
Knokke-Heist	In het onderdeel over mobiliteit wordt nergens enige regelgeving met betrekking tot kampeerauto's vermeld. Ook bij andere logiesvormen geen specifieke vermelding van het aantal beschikbare kampeerautoplaatsen. Een persbericht van 2007 maakt wel melding dat de gemeente zal nagaan of bestaande campingexploitanten interesse tonen voor het inrichten van plaatsen specifiek voor kampeerwagens. Zoniet kan de gemeente eventueel zelf een openbaar terrein hiervoor bestemmen.	Het nachtverblijf in open lucht op de openbare weg, in bos, in duinen of op het strand is verboden.	In datzelfde persbericht van 2007 wordt gemeld dat zolang er in de ruimte omgeving niet voldoende plaats is voor kampeerauto's, de plaatselijke politie redelijkerwijs niet streng kan gaan optreden tegen het eigenlijk verboden overnachten op de openbare weg. Dit geeft met andere woorden een indicatie tot gedoogbeleid aan.
Blankenberge	De website geeft geen specifieke vermeldingen inzake kampeerauto's, noch bij het logiesaanbod, noch bij de informatie over mobiliteit. Bij 'andere logies' vind je een opsomming van onder meer de kampeerverblijfparken. In de officiële folders, panelen ed. wordt verwezen naar het Moizonpad, een betalend parkeerterrein met een 45tal plaatsen. De gemeente plant geen extra kampeerautoterreinen.		