

Het reisverkeer in de nationale economie

DR. M. C. TIDEMAN*

Inleiding

Er zijn verschillende redenen om aandacht te besteden aan de betekenis van het reisverkeer in de nationale economie en aan de ontwikkeling daarvan. In het decennium van 1970 tot en met 1980 zijn de ontvangsten uit het buitenlands bezoek ruim verdubbeld, maar zijn de bestedingen van Nederlandse reizigers in het buitenland ruimschoots verviervoudigd. Deze belopen thans meer dan f. 650 per ingezetene, hetgeen ook in Europees verband bijzonder hoog kan worden genoemd. In 1980 leverde het reisverkeer een record-tekort op van bijna f. 6 mrd. bij een negatief saldo van de totale betalingsbalans van f. 4,9 mrd. Anderzijds leren de jongste cijfers van De Nederlandsche Bank over de betalingsbalans 1980, dat in 1980 voor het eerst na zes jaren een aanzienlijke volumestijging in de bestedingen van buitenlandse reizigers in ons land kon worden vastgesteld.

Aan deze ontwikkelingen zullen wij in dit artikel nader aandacht besteden. Wij zullen besluiten met een aanbeveling die een gunstig effect kan hebben op het beperken van het tekort van het reisverkeer op de betalingsbalans en op de werkgelegenheid.

Het reisverkeer in 1979 en 1980

De cijfers in tabel 1 tonen aan dat in het afgelopen jaar de uitvoer van het reisverkeer 1) met precies één vijfde is toegenomen en de invoer met 15,4%. In de eerste helft van het jaar bleef de stijging van de ontvangsten nog achter bij die van de uitgaven, maar in de tweede helft van 1980 was de procentuele toename van de uitvoer nagenoeg het dubbele van die van de invoer van het reisverkeer.

De gegevens van tabel 1 geven ook aan dat het tekort op de balans van het reisverkeer toenam van f. 5,3 mrd. naar bijna f. 6 mrd., omdat de vermeerdering van de uitgaven met f. 1,2 mrd. aanzienlijk werd overtroffen door die van de ontvangsten (f. 0,5 mrd.).

Tabel 1. Reisverkeersbalans, 1979 en 1980, per kwartaal

Kwartaal	Ontvangsten × f. 1 mln.		Stijging in %	Uitgaven × f. 1 mln.		Stijging in %
	1979	1980		1979	1980	
I	549	668	21,7	1.380	1.705	23,6
II	701	770	9,8	1.761	2.048	16,3
III	864	1.072	24,1	3.355	3.757	12,0
IV	606	754	24,4	1.500	1.718	14,5
Jaar	2.720	3.264	20,2	7.996	9.228	15,4

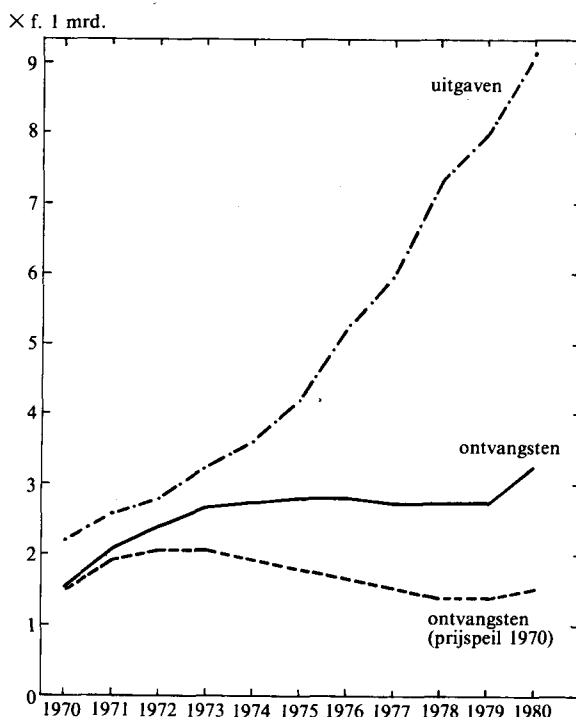
Bron: De Nederlandsche Bank, bericht over het vierde kwartaal 1980.

De ontwikkeling in de periode 1970-1980

Het is interessant de ontwikkeling van het reisverkeer op de Nederlandse betalingsbalans na te gaan voor het verstreken decennium. De figuur geeft daarvan een

overzicht. De ontvangsten stegen van f. 1.552 mln. in 1970 tot f. 3.264 mln. tien jaar later, d.w.z. met 110%. Dat is één procentpunt minder dan de stijging van de consumptieprijs; het bedrag aan ontvangsten uit het reisverkeer in 1980 — uitgedrukt in prijzen van 1970 — komt uit op f. 1.546 mln.

Figuur. Reisverkeersbalans, 1970-1980 (in lopende prijzen)



Aanvankelijk namen de ontvangsten ook reëel toe: in 1973 bedroegen de ontvangsten in prijzen 1970 f. 2.086 mln., een stijging van 34%. Maar van 1973 tot en met 1979 bleven de ontvangsten in lopende prijzen steeds schommelen rond de f. 2,7 mrd. Daar in die tijd het consumptieprijspeil met ruim de helft steeg, was er sprake van een daling van de reële ontvangsten met één derde.

Oorzaken van deze ontwikkeling worden nogal eens gemakzuchtig toegeschreven aan het slechte weer in ons land, maar op die redenering is veel aan te merken:

* Economisch adviseur voor toerisme en horeca en docent aan de Hogere Hotelschool te Scheveningen.

1) Opgemerkt dient te worden dat het buitenlandse reisverkeer niet alleen vakantie-reizen omvat. Ook recreatieve reizen en zakenreizen maken er deel van uit. Van de ontvangsten ramen wij dat in 1979 slechts 40% als gevolg van vakantie-reizen binnenkwam; de uitgaven kunnen voor ca. 80% op het conto van vakantie-reizen worden geschreven.

- a. het weer is in de betreffende periode bij ons niet slechter geweest dan in buurlanden, waar wel reële ontvangstenstijging plaatsvond: in België met 42%, in de Duitse Bondsrepubliek met 17%, in Groot-Brittannië met 72% (valutavoordeel);
- b. in de periode vielen de uitzonderlijke mooie zomers van 1975 en 1976;
- c. er is in de betreffende jaren gemiddeld geen verschil in weersgesteldheid met het begin van de jaren zeventig, toen er wel sprake was van een reële stijging van de ontvangsten uit het reisverkeer.

Naast Zwitserland en Finland (beide -27%) is Nederland (-33%) het enige OESO-land dat in 1979 op het gebied van het reisverkeer een lager reëel ontvangstenpeil had dan in 1973. Evenmin als door het weer is die reële teruggang te verklaren uit sterk gewijzigde valutakoersen, zoals voor Zwitserland geldt. De voornaamste oorzaak van de teruggelopen reële ontvangsten lijkt o.i. te zitten in een sterk gedaalde waardering voor de prijs/kwaliteitsverhouding van het Nederlandse „reisprodukt”. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan de dienstverlening in horecabedrijven, winkels, taxi's, e.d. — ofschoon daarop ook wel eens gerechtvaardigde aanmerkingen vallen te maken —, maar wellicht ook aan de in buitenlandse ogen vaak minder prettige omgangsvormen in Nederland, o.a. in het verkeer.

Welke — overigens moeilijk te bepalen — oorzaken voor de ongunstige ontwikkeling in de reisverkeersontvangsten van 1973-1979 ook mogen gelden, 1980 heeft een opvallende omslag gegeven. Ongetwijfeld is dit voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat het buitenlandse oordeel over de prijs/kwaliteitsverhouding van het „reisprodukt Nederland” althans wat het prijselement daarin betreft, is verbeterd. In de laatste drie jaren heeft Nederland zich wat de stijging van het consumptieprijspeil betreft bijzonder gunstig kunnen onderscheiden in Europa, waarbij alleen Zwitserland en de Duitse Bondsrepubliek het nog beter deden. De gemiddelde prijsstijging in 1980 in de landen, waarheen 78% van de reisuittgaven van Nederlanders wegvloeien, bedraagt 10%; dat is anderhalf maal zo hoog als de prijsstijging van 6½% die in ons land werd geregistreerd. In de twee voorafgaande jaren was deze verhouding nog gunstiger voor Nederland. Hier komt duidelijk naar voren van hoeveel belang een beheerste inflatie in ons land is voor de uitvoer, ook van diensten.

Beperking van de uitgaven aan reisverkeer

In het voorgaande werd de nadruk gelegd op de gunstige ontwikkeling in 1980 aan de ontvangtzijde van de reisverkeersbalans, maar de oorzaak van het tekort op deze balans ad f. 6 mrd. ligt veel meer aan de invoer- dan aan de uitvoerzijde. Aan de invoerkant (reizen van Nederlanders naar het buitenland) gaat het om veel grotere bedragen.

Gelet op de stand van onze nationale economie heerst vrij algemeen de opvatting dat door matiging van inkomens tot beperking van de consumptieve bestedingen moet worden gekomen; bij de behandeling van de begroting 1981 sprak de Tweede Kamer zich zeer nadrukkelijk uit voor een matiging van drie procent. Sederdien is een half jaar verstreken, waarin onze nationale economie er nog veel slechter voor blijkt te staan.

In oktober 1980 lanceerden wij het idee de vakantietoelag gedurende enige jaren te halveren. In het licht van de inmiddels bekend geworden situatie over het reisverkeer in 1980 (in constante prijzen een uitgavenstijging in het buitenland van vijf procent) en van het CBS-vakantieonderzoek 1980 (een t.o.v. 1979 vrijwel gelijk aantal buitenlandse vakanties 2)) is er alle aanleiding ons te bezinnen op het effect van de volgende maatregel: halveer gedurende vier jaar de vakantietoelag tot vier procent, met een vloer voor de lagere inkomens en een maximum uitkering. De hoogte van beide laatste bedragen kan ook de gewenste verdeling van drie procent nationaal-economische inkomensmatiging bepalen. Een dergelijke maatregel zal er na een jaar of twee toe leiden:

- dat het aantal vakanties in het buitenland enigszins (niet veel) daalt;
- dat deze op een goedkopere wijze worden genoten (minder ver weg);
- dat de verblijfsduur korter wordt.

Wij schatten dat deze maatregelen een besparing van ongeveer f. 1,5 mrd. aan vakantieuitgaven in het buitenland tot gevolg zullen hebben, welk bedrag vermoedelijk voor de helft voor vakantie in eigen land zal worden besteed. Dit bedrag is goed voor ongeveer 10.000 arbeidsplaatsen!

Natuurlijk ligt het in de praktijk niet zo simpel. Al jaren wordt er door Nederlanders meer aan vakantie uitgegeven dan aan vakantietoelag wordt uitgekeerd. In hoeverre zal men zich „de sociale verworvenheid van een vakantie in het buitenland” laten afnemen door halvering van de vakantietoelag? Zal de vermindering van het reële inkomen leiden tot minder afzet van binnenlandse productie dan wel van invoer van reisverkeersdiensten? Het laatste zal wellicht pas na enige jaren geleidelijk plaatsvinden. Vandaar dat wij ervoor pleiten zo'n maatregel voor een periode van vier jaren te nemen.

Ten slotte zal ook rekening moeten worden gehouden met enig verlies aan arbeidsplaatsen bij dat deel van de reiswereld dat het vooral moet hebben van georganiseerde vakantie-reizen naar het buitenland. Bedacht moet echter worden dat dit maar een op de zes buitenlandse vakanties betreft; in eveneens een zesde van het aantal vakantie-reizen wordt alleen het vervoer (of een logiesaccommodatie) besproken en twee derde deel van de Nederlandse vakantiegangers naar het buitenland doet geen „zaken” met de reiswereld. Derhalve zal het verlies aan arbeidsplaatsen hier slechts beperkt zijn.

Iets groter zou het verlies kunnen zijn door het wegvallen van binnenlandse vakanties van de lagere-inkomensklassen die — ondanks de voorgestelde vloer in de vakantieuitkering — zich dan toch geen binnenlandse vakantie meer zouden kunnen veroorloven. Daarom zal het hierboven genoemde aantal van 10.000 arbeidsplaatsen niet worden gehaald. Maar drie kwart daarvan verwacht ik zeker op den duur. Dat is een aantal dat overweging van deze aanbeveling alleszins de moeite waard maakt.

M. C. Tideman

2) Vakantiemededeling CBS, januari 1980, nr. 1138 en januari 1981, nr. 1139.