



Scenariostudie inkomend verblijfstoerisme Nederland

In opdracht van NBTC Holland Marketing



Stenden



Scenariostudie inkomend verblijfstoerisme Nederland



European Tourism Futures Report: Nr. 51
ISSN: 2212-9804

Auteurs:
Albert Postma, Stefan Hartman en Jasper Heslinga

In opdracht van:
NBTC Holland Marketing

info@etfi.eu
www.etfi.eu

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Werkwijze: strategic foresight	3
2.1 Structuur van de toekomst	3
2.2 Opzet van de studie	5
3. Domein en vraagstelling	6
4. Momentopname- huidige situatie van het domein	8
4.1 Het domein in cijfers	8
4.2 Het sturingsmechanisme	9
4.3 Stakeholders	14
4.4 Tijdperkanalyse	18
1950-1995 – het tijdperk van de ‘exploratie’	19
1996-2000 – het tijdperk van ‘eerste groei’	20
2001-2008 – het tijdperk van de ‘tijdelijk onderdrukte groei’	21
2009-2015 – het tijdperk van de ‘voortgezette groei’	21
2016-2030 – het (huidige) tijdperk van de ‘versnelde groei’	23
5. Verwachte ontwikkelingen in het huidige tijdperk	24
5.1 Groei inkomend toerisme	25
5.2 Toenemende druk op Amsterdam ondanks restrictieve maatregelen	27
5.3 Groeiende toeristenstroom naar overig Nederland	28
6. Basisscenario: “De bewuste bestemming”	30
7. Alternatieve scenario’s	32
7.1 Kernonzekerheden – de belangrijkste disruptieve krachten	32
Scenario 1: Global Village	35
Scenario 2: Hostility	36
Scenario 3: Resistance	37
Scenario 4: Resilience	38
8. Invloed van de scenario’s op inkomend toerisme	42
9. Ten slotte	46
Bijlage	47
Verwachte ontwikkelingen van invloed op inkomend toerisme	47
Aan dit project werkten mee	55



Colofon

Deze publicatie is verzorgd door het European Tourism Futures Institute.

Copyright © 2018, European Tourism Futures Institute

Overname van informatie uit deze publicatie is toegestaan, mits bronvermelding.

Bij het samenstellen van dit rapport is de grootste zorgvuldigheid betracht.
Het European Tourism Futures Institute is echter niet aansprakelijk voor enige direct
of indirecte schade als gevolg van de aangeboden informatie uit deze publicatie.

ISSN: 2212-9804

Afbeeldingen: unsplash.com, pixabay.com

Voor meer informatie:

European Tourism Futures Institute

Telefoon: 058 244 192

E-mail: info@etfi.eu

Website: www.etfi.eu



1. Inleiding

Enkele jaren geleden heeft het NBTC een toekomstvisie ontwikkeld voor het inkomend toerisme van Nederland (Destinatie Holland 2015¹). NBTC heeft zich voorgenomen deze visie in 2018 te gaan vernieuwen. Meer dan destijds wil het NBTC daarbij bekijken wat de te verwachten vraag betekent voor het toeristisch product. In het traject om tot een nieuwe toekomstvisie te komen is al gedeeltelijk voorzien. Als aanvullende input voor genoemde toekomstvisie heeft het NBTC aan ETFI gevraagd om met behulp van een scenariostudie te komen tot (betere) ramingen van de omvang van het internationaal verblijfsbezoek aan Nederland richting 2030. Een dergelijke studie kan helpen bij het identificeren van onzekerheden en het bepalen van bandbreedtes. De doelstelling was als volgt omschreven:

Op interactieve wijze een aantal toekomstscenario's ontwikkelen die helpen bij het identificeren van onzekerheden en het bepalen van bandbreedtes waarbinnen het internationaal verblijfsbezoek zich op de (middel)lange termijn kan gaan ontwikkelen.

Voor u ligt de rapportage van deze scenariostudie inkomend toerisme, welke in nauwe samenwerking tussen medewerkers van ETFI en NBTC is uitgevoerd.



¹ Zie ook <http://magazine2025.nbtc.nl/nl/magazine/5982/736026/cover.html>

2. Werkwijze: strategic foresight

De hedendaagse maatschappij vraagt om een passende manier van beleid- en strategievorming. Kenmerken van de samenleving zijn hyperverbondenheid (over grenzen van politieke regio's en sectoren heen) en grote dynamiek (exponentiële veranderingen). Dit maakt de beleidsomgeving vluchtig, onzeker, complex en dubbelzinnig.

Strategic foresight is een werkwijze die met deze kenmerken rekening houdt. Het is een denk- en werkwijze die outside-in denken, duurzaamheid, complexiteit/non-lineariteit, en collaboratief ontwikkelen en delen van kennis integreert, en zich richt op het ontwikkelen van adaptiviteit, veerkracht en toekomstbestendigheid. *“Foresight is the ability to take a forward view. It enables action to be taken with reference to, and within the context of, the future”*². Bij foresight staat het gebruik van toekomstscenario's centraal. Dergelijke scenario's zijn geen einddoel op zich, maar vormen uitdrukkelijk een middel om, zoals de EU dat omschrijft, op een open, participatieve en actiegerichte manier gezamenlijk de toekomst in kaart te brengen, te bespreken en vorm te geven³.

2.1 Structuur van de toekomst

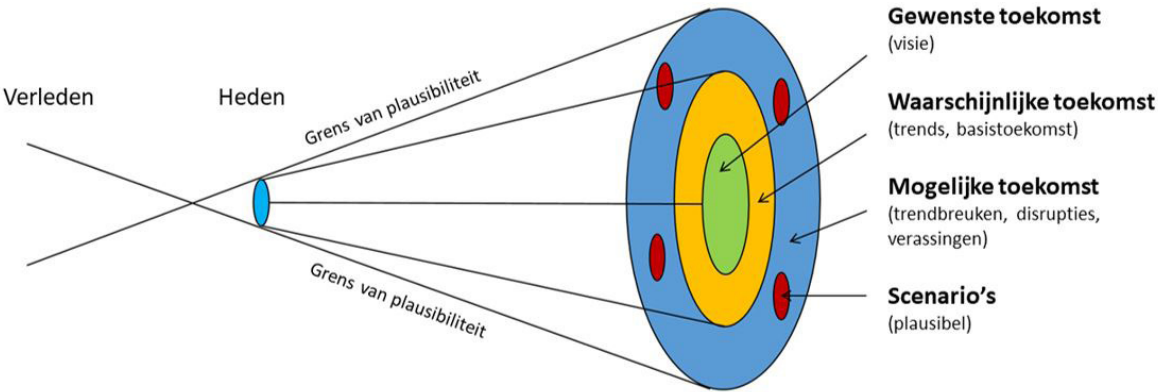
Wanneer we het inkomend verblijfstoerisme onder de loep nemen is dat een momentopname die de ontwikkeling in de loop der tijd als het ware bevestigt. Om de toekomst van het inkomend verblijfstoerisme te kunnen beschouwen moet die momentopname in beweging gezet worden. Dat vereist inzicht in de drivers of change (figuur 1).

Trends en andere min of meer voorspelbare drijvende krachten leiden tot een bepaald soort toekomst, namelijk de zgn. verwachte, verrassingsvrije of waarschijnlijke toekomst in het middengebied van de kegel van plausibiliteit (zie de figuur hieronder). Er zijn echter ook krachten in de 'bedrijfsomgeving' die minder of niet voorspelbaar zijn en daarmee onzeker. Dat kunnen bijvoorbeeld nieuwe gebeurtenissen zijn, of opkomende kwesties, nieuwe ideeën, ontwrichtende gebeurtenissen, nieuwe technologieën, enz. Dergelijke onvoorspelbare drijvende krachten (waarvan de eerste signalen vaak al wel eerder zichtbaar zijn) buigen de ontwikkeling af naar alternatieve toekomsten die zich in de buitenste zone van de kegel bevinden, het gebied van de mogelijke toekomst. Dit gebied wordt steeds groter naarmate de tijd verstrijkt. Immers, hoe verder de tijd voortschrijdt, hoe minder waarschijnlijk de basistoekomst wordt en hoe groter de kans wordt dat er iets gebeurt dat de ontwikkeling naar het basisscenario verstoort en zich dus een alternatieve toekomst ontploopt. Naarmate we verder in de toekomst kijken, neemt het aantal mogelijke alternatieve toekomsten daarom toe en is uiteindelijk oneindig groot.

² Conway, M. (2007). Building a strategic foresight capacity. Presentation at Australasian Association for Institutional Research AAIR Forum, Brisbane, QLD, September 2007.

³ <http://foresight.jrc.ec.europa.eu>

Figuur 1. De “future funnel”: structuur van de toekomst



Als het moeilijk is de toekomst te voorspellen en het basisscenario onzeker is, biedt een verkenning van de alternatieve toekomsten houvast bij het ontwerpen van nieuwe (en meer toekomstbestendige) strategieën. Alle alternatieve toekomsten in kaart brengen kan niet. Daarom worden gewoonlijk die alternatieve scenario's bekeken die het speelveld inkaderen. De verwachte toekomst wordt ook wel aangeduid als basistoekomst of basisscenario omdat het de beste manier is om een toekomstverkenning te starten en als vertrekpunt dient bij de ontwikkeling van interessantere alternatieve toekomsten⁴.

De verwachte toekomst is waarschijnlijker dan enige andere alternatieve toekomst, maar is in zichzelf niet waarschijnlijk vanwege alles wat er in de tussentijd kan gebeuren. Hoewel elke alternatieve toekomst afzonderlijk minder waarschijnlijk is dan de basistoekomst, zijn de alternatieve toekomsten als groep wel meer waarschijnlijk dan de basistoekomst. Wanneer een alternatieve toekomst ontstaat, luidt dat gewoonlijk het einde in van een tijdperk en het begin van een nieuw. Tijdperken zijn coherente periodes die gekenmerkt worden door evenwichtige omstandigheden waarin verandering maar slechts geleidelijk plaatsvindt. (Onverwachte) gebeurtenissen die dat evenwicht verstoren betekenen daardoor het begin van een nieuw tijdperk met een grotendeels nieuwe set van condities en trends.

⁴ Hines, A. & Bishop, P.C. (2013). Framework foresight: Exploring futures the Houston way. Futures (51), 31-49.

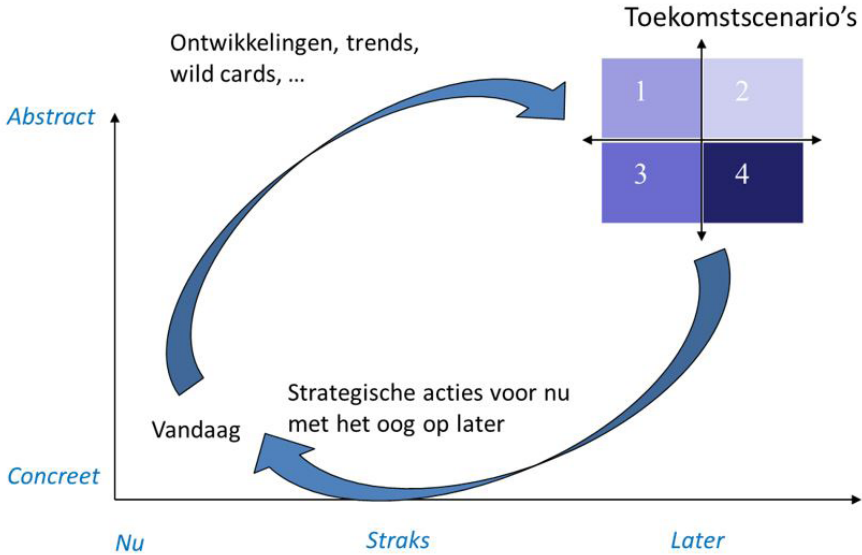
2.2 Opzet van de studie

De studie is uitgevoerd onder leiding van het European Tourism Futures Institute, en in nauwe samenwerking met het onderzoeksteam en managementteam van het NBTC. Deskresearch en gezamenlijke workshops hebben geleid tot de volgende resultaten die achtereenvolgens in dit rapport zullen worden besproken:

1. Afbakening van het domein en formulering van centrale (scenario)vraag.
2. Momentopname van de huidige stand van zaken van het domein.
3. Verwachte ontwikkelingen in het huidige tijdperk.
4. Basisscenario
5. Alternatieve scenario's

Figuur 2 geeft een beeld van het cyclische karakter waarmee scenario's tot stand komen en worden toegepast om tot beleid te komen.

Figuur 2. Scenario cyclus volgens ETFI



Bron: Postma, 2015⁵

⁵ <https://www.emeraldinsight.com/doi/full/10.1108/JTF-12-2014-0020>

3. Domein en vraagstelling

De scenariostudie richt zich op het domein van inkomend verblijfstoerisme. In dit hoofdstuk wordt het domein gespecificeerd en afgebakend aan de hand van een definitie van het onderwerp waarvoor de uitkomsten bedoeld zijn, de geografische reikwijdte, de tijdshorizon, een kaart, en de uitdagingen waarmee het domein geconfronteerd wordt. De domeinafbakening maakt duidelijk welke zaken tot de studie behoren, maar ook welke niet. Ze dient ertoe de studie focussen en geen tijd te spenderen aan irrelevante zaken. In tabel 1 wordt het domein beschreven. Daaronder is de kaart gepresenteerd die aangeeft welke onderdelen tot het domein behoren en welke niet (figuur 3).

De bij het domein behorende (scenario)vraagstelling luidt als volgt:

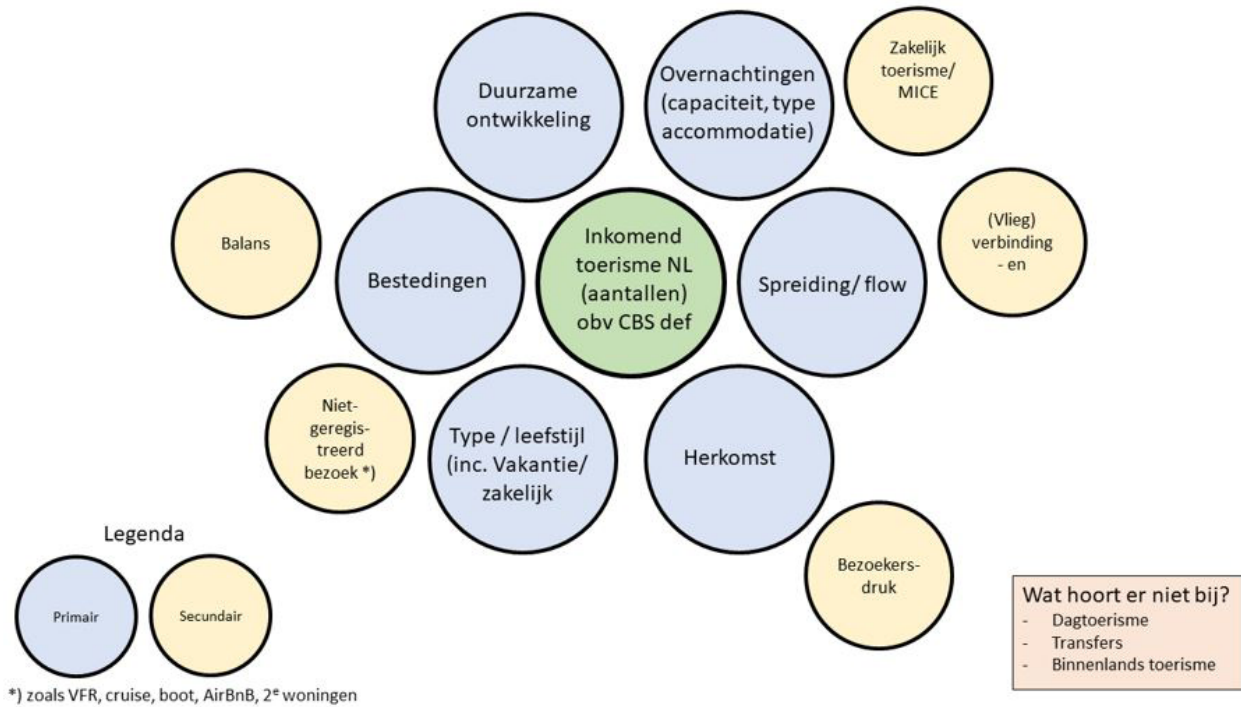
“Hoe ontwikkelt inkomend verblijfstoerisme naar bestemming NL zich in de periode 2030?”

Domeinbeschrijving en vraagstelling dienen als leidraad bij de uitvoering van de studie.

Tabel 1. Analyse van het domein van de studie

Onderdeel	Beschrijving
Definitie van het domein (beschrijving onderwerp van de foresight)	Inkomend verblijfstoerisme
Klant (voor wie is het project bedoeld)	Bouwsteen ten behoeve van Deltaplan Toerisme (later genoemd: Perspectief 2030)
Geografische reikwijdte	Inkomend toerisme naar NL
Tijdshorizon	2030
Kaart van het domein (begrenzing, categorieën, wat hoort er bij en wat niet?)	Zie onderstaand diagram.
Kernvragen en kernissues? (wat houdt je ‘s nachts uit je slaap? Waar lig je wakker van? Welke problemen/kwesties zullen cruciaal worden voor het voortbestaan?)	Balans, positieve kanten blijven zien (sentiment, attitude jegens toerisme), klimaatakkoord / milieubelasting (impact en €), capaciteit Schiphol, hotelcapaciteit Amsterdam, sociale bezoekersdruk, stabiliteit geopolitiek/ Brexit, terrorisme, welvaartsontwikkeling/ consumentenvertrouwen, “toerisme als doel of middel?”

Figuur 3. Kaart van het domein van de studie



4. Momentopname - huidige situatie van het domein

Allereerst is gedurende enkele workshopsessies met de onderzoeksafdeling van het NBTC het domein in kaart gebracht: hoe kan het domein in cijfers worden uitgedrukt? Wat zijn de ‘knoppen’ waarmee het domein wordt gestuurd? Wie zijn de stakeholders die aan die knoppen draaien? Hoe kunnen we het huidige tijdperk van inkomend verblijfstoerisme kenschetsen?

4.1 Het domein in cijfers

De momentopname van het inkomend verblijfstoerisme wordt allereerst beschreven aan de hand van een aantal kerncijfers en ontwikkelingen die bij het NBTC bekend zijn⁶.

- Internationaal toerisme kent wereldwijd een sterke groei⁷.
- Ook het verblijfstoerisme naar Nederland groeit⁸. Deze groei wordt met name veroorzaakt door aantrekkende economieën, zwakke Euro, veilige bestemming, extra vliegverbindingen, en de groei van de korte vakantiemarkt in België en Duitsland⁹.
- Volgens de meest recente cijfers van het door NBTC uitgevoerde Onderzoek Inkomend Toerisme uit 2014 blijkt dat inkomend verblijfstoerisme ruim tweederde deel (68%) uitmaakt van de inkomende toeristen. De rest (26%) bezoekt Nederland om zakelijke redenen. Van hen bijna drie kwart (73%) individueel, de rest georganiseerd¹⁰.
- Alle herkomstlanden laten van 2012 tot 2017 een duidelijke groei zijn, maar de snelste groeiers zijn de buurlanden Duitsland (+62%), België (+46%), Verenigd Koninkrijk (+32%) en Azië (+71%). De groei uit andere regio’s en landen ligt in alle gevallen ruim boven de 20%¹¹.
- Bij de inkomende toeristen zijn vliegtuig (44%) en auto (40%) het meest favoriet. 8% komt per trein, 3% per touringcar en 4% op andere wijze. Het aandeel van deze wijzen van vervoer is door de jaren heen stabiel¹².
- De meeste buitenlandse verblijfstoeristen komen naar Nederland voor een stedentrip (35%) of een vakantie aan de kust (22%)¹³.

⁶ Hiervoor wordt verwezen naar www.nbtc.nl

⁷ Cijfers UNWTO

⁸ Cijfers CBS

⁹ NBTC (2018), Toerisme in Perspectief

¹⁰ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

¹¹ Cijfers CBS

¹² NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

¹³ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

- Dit wordt weerspiegeld in hoe zij zich over Nederland verspreiden. Amsterdam heeft daarin een aandeel van 38%, overige Randstad 21%, de kust 15% en de rest van Nederland 27%. Tussen 2014 en 2017 bleef de spreiding van internationale bezoekers over Nederland betrekkelijk stabiel¹⁴.
- Gelet op accommodatievorm, winnen de huisjesterreinen tussen 2012 en 2017 het snelst aan populariteit (+47%), op enige afstand gevolgd door hotels (+28%) en kampeerterreinen (+25%). Hotels/pensions zijn het populairst bij een kort verblijf van 1-3 nachten (68%) en een bungalowpark/huisje bij een verblijf van 4-7 nachten (59%). De camping blijkt voor een langer verblijf het aantrekkelijkst (38%)¹⁵.
- Ruim een kwart van de buitenlandse toeristen komt voor het eerst naar Nederland (27%), 21% is er meer dan drie jaar geleden al eens geweest, en 52% is hier recentelijk nog geweest, dat wil zeggen minder dan drie jaar geleden¹⁶.
- In de loop der jaren blijkt dat vervoer en verblijf vaker vooraf tegelijk worden geboekt¹⁷.
- Wanneer inkomend toerisme in geld wordt uitgedrukt, dan blijkt dat de gemiddelde vakantieganger €599 per verblijf spendeert (tegenover de zakenreiziger €1035). In totaal zorgde inkomend verblijfstoerisme in 2017 voor een bestedingsniveau van €12,9 miljard, waarvan €11,8 miljard goede komt aan de Nederlandse economie¹⁸. Omdat elke €120.000 aan bestedingen een baan oplevert, zorgt het inkomend verblijfstoerisme direct voor 98.000 banen¹⁹.

4.2 Het sturingsmechanisme

Op dit moment wordt het domein aangedreven door een aantal krachten. Deze krachten zijn als volgt vastgesteld (zie ook tabel 2):

- | | | |
|--------------------------------------|---|-----------------------------------|
| • Reizen naar Nederland (mobiliteit) | • Toeristische beleid en uitvoeringsorganen | • Boekingsfacilitators |
| • Prijsniveau | • Digitale infrastructuur | • Wet- en regelgeving |
| • Gastvrije inwoners | • Vrij reisverkeer | • Vermaak |
| • Branding | • Verblijfsaccommodaties | • Zakelijk (reisverkeer) / aanbod |
| • Betaalmogelijkheden | • Arbeidsmarkt | • Reizen in Nederland |
| • Ondernemerschap | | |
| • Draagvlak / balans | | |

¹⁴ CBS, Statistiek Logiesaccommodaties

¹⁵ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

¹⁶ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

¹⁷ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme

¹⁸ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme, bewerking door NBTC (2017)

¹⁹ NBTC (2014), Onderzoek Inkomend Toerisme en Tourism Satellite Account CBS

Tabel 2. Overzicht van het krachtenveld van invloed op het inkomend verblijfstoerisme

Reizen naar Nederland (mobiliteit)

- Vluchtcapaciteit
- Vliegcapaciteit Schiphol (2x)
- Luchthavens
- Luchthaven nationaal
- Luchthavens regionaal
- Schiphol
- Positie Schiphol als hub (ivm Golfregio)
- Goede bereikbaarheid NL
- Eurostar
- Reistijd naar NL

Prijsniveau

- Prijs toeristische producten (Vervoer Verblijf Vermaak)
- Ticketprijs vluchten
- Kosten logies (2x)
- Kosten horeca
- Wisselkoers Euro (2x)

Branding

- Westers ontwikkelde bestemming)
- Ambachts-/VOC geschiedenis
- Imago van NL (3x)
- Sterk merk "Holland" brand
- Marketing (2x)
- Promotie (2x)
- Branding

Ondernemerschap

- Internationale bedrijven

Gastvrije inwoners

- Gastvrijheid / openheid NL'ers
- Taal

Digitale infrastructuur

- Online infrastructuur
- Internet (informatie over NL)
- Google
- Mobiel netwerk

Toeristisch beleid en uitvoeringsorganen

- Handelsmissies
- Integraal landelijk beleid
- NBTC / E2
- VVV's / DMOs

Draagvlak / balans

- Spreiding toeristen
- Bewoners die open staan voor toerisme
- Toeristendruk
- Balans natuur vs stad
- Imago buitenlanders
- Draagkracht soc/econ

Betaalmogelijkheden

- Banken / betaalsystemen
- Betaalmogelijkheden credit cards etc (2x)

Vrij reisverkeer

- Vrij verkeer van mensen binnen EU
- Open of gesloten grenzen (wel of geen grenscontroles) (2x)
- Toegankelijkheid NL (visa, paspoorten e.d.)
- Visa regels
- Euro

Verblijfsaccommodatie

- Voldoende accommodaties + juiste niveau
- Verblijfsaccommodaties
- Hotels
- Hotelcapaciteit (2x)
- Bungalowparken, campings e.d.
- AirBnB
- Kwaliteit hotels, campings e.d.

Regelgeving / wetgeving

- Governance binnen bestemming NL
- Goed georganiseerde bestemming
- Bestuurlijke regelingen
- Faciliterende overheid
- Nederlands drugsbeleid
- Min BuZa / visa
- DMCs / PCOs
- Veiligheid
- Alders-tafel

Boekingsfacilitators

- OTAs
- Ontsluiting aanbod online (boekingsplatforms)
- Boekingsplatforms
- Boekingsmogelijkheden
- Tripadvisor
- Airlines
- Touroperators

Arbeidsmarkt

- Beschikbare arbeid van domein
- Taalvaardigheid NLse bedrijven

Vermaak

- Productaanbod
- Aanbod
bezienswaardigheden
- Divers aanbod
- Aanbod attracties
- Attracties / vermaak
(ook buiten Amsterdam
+ bij slecht weer)
 - Kust
 - Tulpen /
bloemenvelden
 - Efteling
 - Amsterdam
 - Molens
 - Horeca
 - Musea
 - Water
- Stories
- Beleving

Zakelijk (reisverkeer) / aanbod

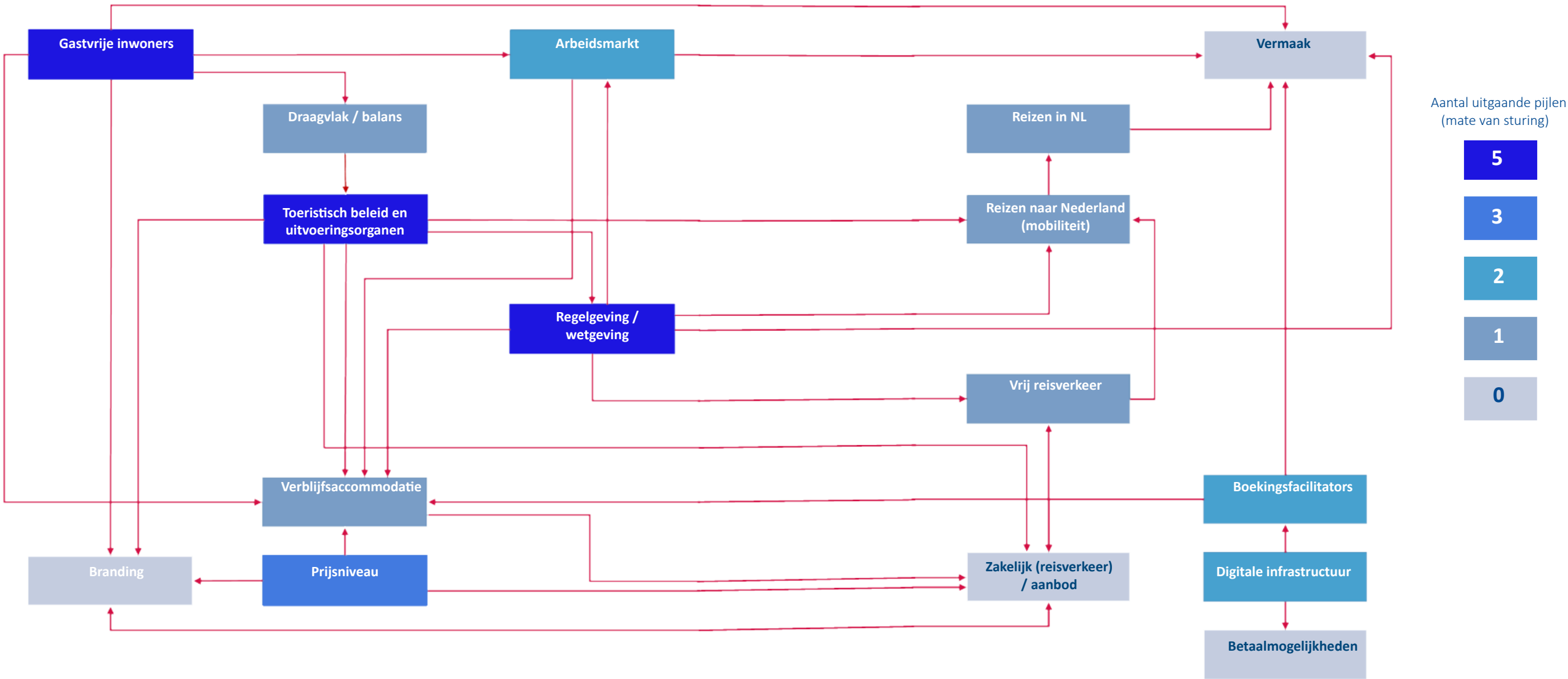
- Congreslocaties
- Associaties

Reizen in NL

- Parkeren
- Parkeercapaciteit auto / tourbussen
- Parkeertarieven
- Infrastructuur
- Vervoerders als NS en ...
- Trein
- Openbaar vervoer
- NS / OV
- Treinverbindingen nationaal en internationaal
- Logistiek (vervoer) bereikbaarheid
- Elektrisch rijden
- Bereikbaarheid van de regio

In figuur 4 is een eerste aanzet gegeven om te visualiseren hoe de krachten elkaar onderling beïnvloeden.

Figuur 4. De krachten van invloed op het inkomend verblijfstoerisme en hun onderlinge relaties



4.3 Stakeholders

Er zijn op dit moment vele partijen die met hun waarden, politieke belangen en onderlinge relaties aan de in de vorige paragraaf genoemde knoppen draaien en daarmee het domein beïnvloeden. In tabel 3 toont voorbeelden van de stakeholders die voor het domein relevant lijken.

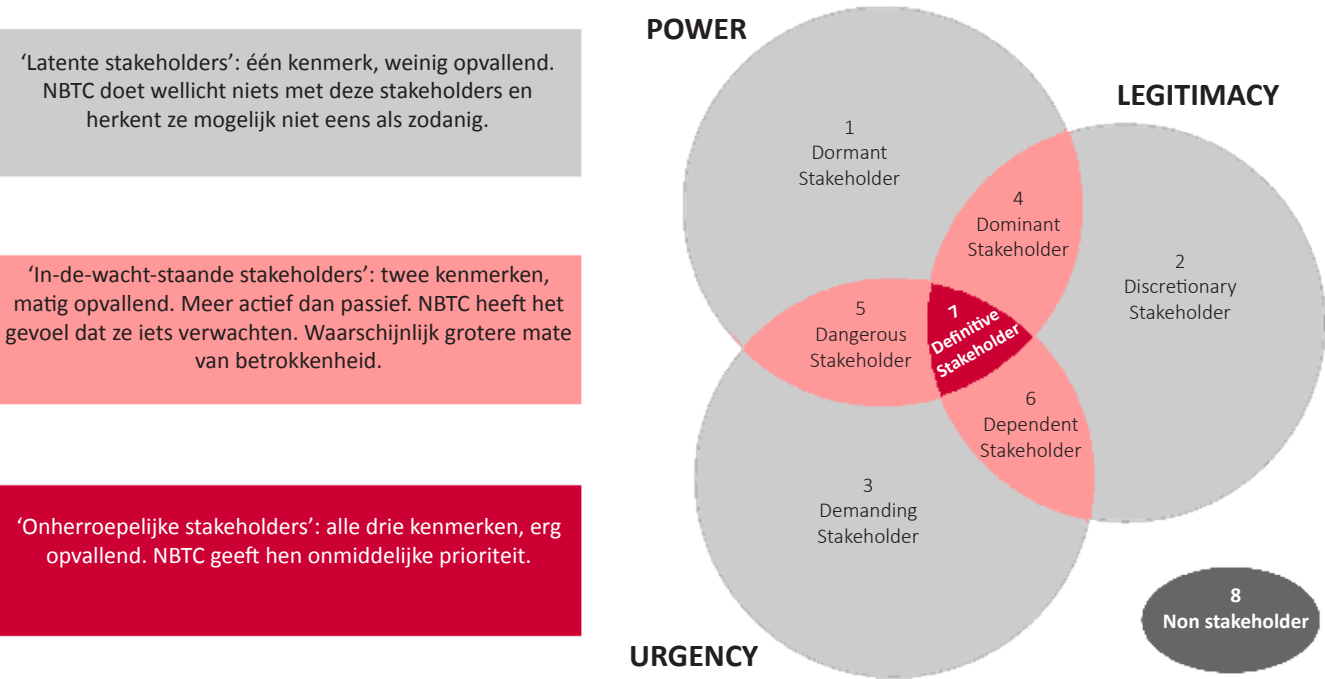
Tabel 3. Voorbeelden van stakeholders van invloed op het inkomend verblijfstoerisme

NS, Deutsche Bahn Banken Mastercard/Visa WeChat en Google UNWTO VVVs IATA/ICAO Expedia, Booking.com Rijksmuseum Belvilla, Landal, Center Parcs RAI Europese Commissie Min BuZa KHN/Recron	AirBnB Regionale attracties Natuurmonumenten SBB Opleiders Provincies Eindhoven Airport MKB toeristische ondernemers Gemeente / APV G5 Amsterdam Min EZK Vakbonden	Milieudefensie Ryanair Easyjet Transavia DMOs DMCs CVBs KLM Schiphol Gemeente Amsterdam I en M NBTC
---	---	--



De power²⁰, urgency²¹ and legitimacy²² van deze stakeholders is verschillend en bovendien aan verandering onderhevig. Daardoor kunnen de onderlinge verhoudingen tussen hen veranderen. Onderstaande figuur geeft het stakeholder model van Mitchell e.a. grafisch weer^{23 24}. In dit model wordt onderscheid gemaakt in 3 soorten stakeholders die over combinaties van 7 kenmerken beschikken (zie figuur 5).

Figuur 5. Drie soorten stakeholders en hun onderliggende kenmerken



²⁰ Power: macht – de mogelijkheid van een stakeholder om anderen haar wil op te leggen.

²¹ Urgency: urgentie – een stakeholder die onmiddellijke aandacht vereist.

²² Legitimacy: rechtmatigheid – een stakeholder met rechtmatige/oprechte betrokkenheid

²³ Mitchell, R., Agle, B. and Wood, D. 1997. Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts. The Academy of Management Review, 22 (4), pp. 853-886. <https://links.jstor.org/sici?sici=0363-7425%28199710%2922%3A4%3C853%3ATATOSI%3E2.0.CO%3B2-0>

²⁴ Zie ook <https://www.stakeholdermap.com/stakeholder-analysis/stakeholder-salience.html>

Onderliggende kenmerken van stakeholder
<u>1.Slapende stakeholders (dormant)</u> Beschikken over de power om hun wil op te leggen door middel van dwang, of utilitaire of symbolische middelen, maar hebben weinig of geen interactie / betrokkenheid met project of organisatie omdat ze legitimacy of urgency missen.
<u>2.Oordelend (discretionary)</u> Het management van project of organisatie voelt geen noodzaak om hen te betrekken, hoewel ze daar wel voor kunnen kiezen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan begunstigden van een goed doel dat door project of organisatie wordt gesteund.
<u>3.Veeleisend (demanding)</u> Stakeholders met dringende claims, maar zonder legitimacy of power. De stakeholders zijn voor het management van project of organisatie irritant, maar toch niet de moeite waard om in de overwegingen mee te nemen. Het kan bijvoorbeeld gaan om mensen met ongerechtvaardigde wrok, voortdurende klagers of klanten met een laag rendement.
<u>4.Dominante stakeholders (dominant)</u> Worden veelal beschouwd als de enige echte stakeholders van een organisatie of project. Meestal is er een formeel mechanisme waarmee de relatie met organisatie of project gestalte krijgt. Voorbeelden zijn Raden van Bestuur, HR-afdeling, afdeling public relations.

5.Riskante stakeholders (dangerous)

Stakeholders met power en urgency zullen dwangmatig en mogelijk gewelddadig zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om sabotage door medewerkers of dwangmatige of onwettige tactieken van activisten. Hoewel deze stakeholders kunnen bestaan, hoeven ze niet te worden erkend en dus legitimiteit te krijgen.

6.Afhankelijke stakeholders (dependent)

Stakeholders die afhankelijk zijn van anderen om hun wil uit te voeren, omdat ze zelf de power missen om belang af te dwingen. Het kan bijvoorbeeld gaan om omwonenden of dieren die getroffen zijn door een olieramp. Wanneer hun belangen behartigd worden door dominante belanghebbenden kunnen ze veranderen in essentiële stakeholders.

7.Essentiële stakeholders (definitive)

Aanstaande belanghebbenden. Vaak dominante stakeholders met een urgent probleem, of afhankelijke stakeholders met krachtige juridische ondersteuning. Riskante stakeholders zouden (democratische) legitimacy kunnen verkrijgen door bijvoorbeeld een nationalistische partij.

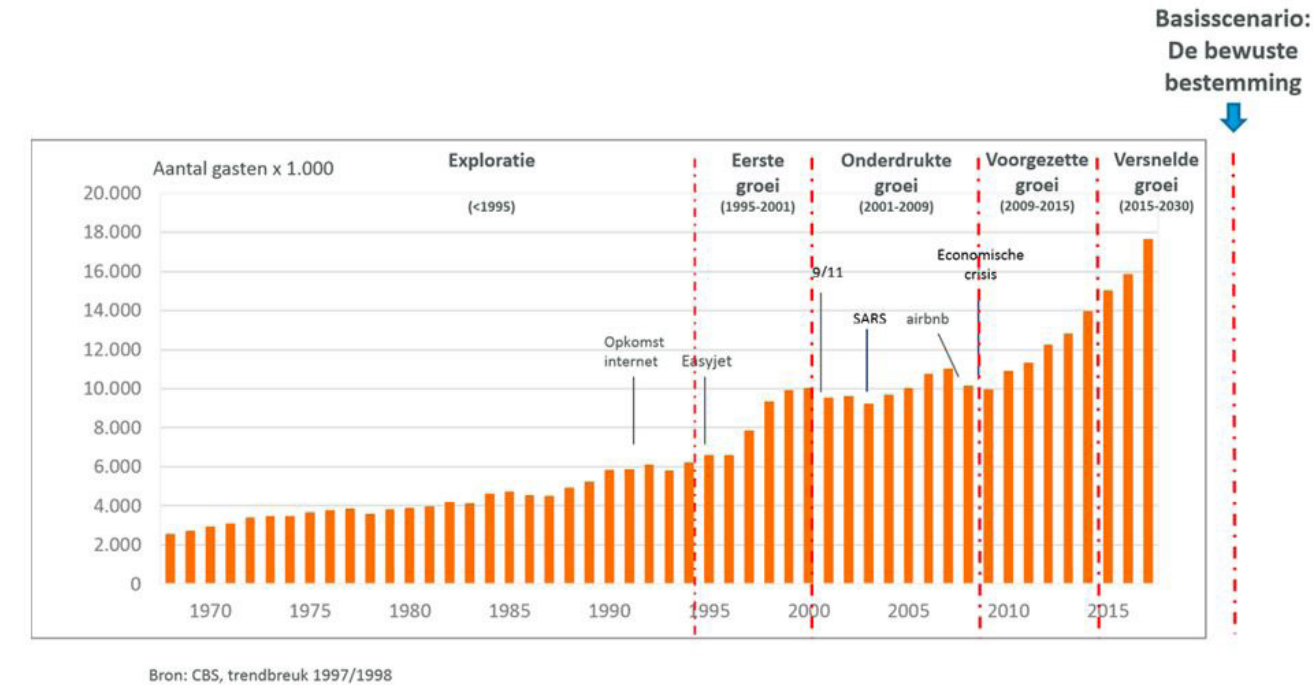
Bron: Mitchell, R., Agle, B. and Wood, D. (1997)



4.4 Tijdperkanalyse

We spreken van een tijdperk als er sprake is van een periode van relatieve stabiliteit en coherentie. Tijdperken worden gekenmerkt door evenwichtige omstandigheden waarin verandering maar slechts geleidelijk plaatsvindt en hebben daardoor een eigen identiteit. Meestal beginnen en eindigen ze met een disruptie (denk aan de bankencrisis in 2008). Bij een tijdperkanalyse worden achtereenvolgende tijdperken in kaart gebracht. Doel daarvan is te begrijpen hoe de huidige periode van inkomend toerisme kan worden gekarakteriseerd (“het tijdperk van de ...”, afhankelijk van wat er dominant wordt geacht), welke factoren dit tijdperk hebben ingeluid, en de omstandigheden en stakeholders die daarin een rol spelen. De uitkomst van de tijdperkanalyse bepaalt de context van het vervolg van de scenariostudie. Op basis van een groot aantal bronnen is een vijftal tijdperken vastgesteld. Deze worden in figuur 6 geïllustreerd.

Figuur 6. Tijdperkanalyse inkomend verblijfstoerisme



1950-1995 – het tijdperk van de ‘exploratie’

Inkomend toerisme kent een gestage groei. Bij consumenten neemt de mogelijkheid om op vakantie te gaan toe (toename vrijetijd, toename besteedbaar inkomen). Ontwikkelingen in de luchtvaart (grotere en snellere vliegtuigen, opkomst charters, snelle groei Schiphol) de automobilité²⁵ en het spoorwegnet (elektrificatie) maken Nederland als internationale bestemming toegankelijker, vooral nadat het Schengenakkoord van kracht werd. De reisindustrie komt geleidelijk op en de komst van de computer ondersteunt deze bij het op efficiënte wijze verlenen van diensten aan de reizigers.

Belangrijkste aanzetten (‘disruptors’):

- Toename vrijetijd (betaald verlof!).
- Toename inkomensniveau (vakantietoeslag!).
- Technologische ontwikkelingen in luchtvaart (betrouwbaarder, sneller, groter) en treinverkeer (electrificatie) .
- Introductie van computer (resp mainframes and standalone PCs, LANs).

Andere groeifactoren:

- Institutionalisering reiswereld (charter flights sinds 1950, start marketing Nederland, eerste touroperators en reisverenigingen).
- Introductie hub-and-spoke systeem in jaren 80.
- Voortdurende groei Schiphol (van militair vliegveld in 1916, naar burgerluchthaven in 1919, mainport in 1989, Airport City in 1995) en de daarmee gepaard gaande upgradingen en uitbreidingen.
- Ontstaan van belangrijke attracties / themaparken (Efteling 1952, Madurodam 1952, Keukenhof 1957, Flevohof 1971, Land van Ooit 1989, enz.).
- Groeiende automobilité.
- Visabeleid (Schengen, 1986, in latere jaren stapsgewijs uitgebreid)²⁶.
- Gebruik van computer voor administratie en management²⁷.
- Lancering Computer Reservation Systems (CRS) / Global Distribution Systems (GDS) door de vliegmaatschappijen tbv B2B transacties²⁸.
- Variable pricing, capacity, yield and revenue management.

²⁵ <https://automotivemegatrends.com/automotive-megatrends-magazine-q2-2017/>, p.13/14

²⁶ https://www.europa-nu.nl/id/vh1alz099lwi/schengen_en_visabeleid

²⁷ https://www.europa-nu.nl/id/vh1alz099lwi/schengen_en_visabeleid

²⁸ John Kester heeft voor zijn lezing in 2015 ook een tijdreeksanalyse gepresenteerd. Hij ziet ICT als de enige drijvende kracht van belang. En die leidt tot een verdeling in drie fases: 1970-1990: van analoog naar digitaal, 1990-2005: de wereld met elkaar verbonden, 2005-2016: internet gaat mobiel en sociaal . De fasen lopen parallel. De driver blijft beperkt tot ICT.

1996-2000 – het tijdperk van ‘eerste groei’

De welvaart en hoeveelheid vrijetijd nemen verder toe. Het is vooral de komst van de Low Cost Carriers (LCC’s) die ervoor zorgt dat internationaal reizen voor een breder publiek toegankelijker wordt. Wanneer internet in de tweede helft van de jaren ’90 doorbreekt bij het grote publiek ontstaat er voor de burger een nieuw venster op de wereld. In de reisindustrie komen de eerste OTA’s tot ontwikkeling die mensen ondersteunen bij het vinden en boeken van bestemmingen. Dit zorgt voor groei in het aantal aankomsten in Nederland en bevordert de individualisering van de reiziger.

Belangrijkste aanzetten (‘disruptors’):

- Liberalisatie luchtvaart en komst LCC’s²⁹.
- Doorbraak world wide web en internet bij grote publiek^{30 31}.

Andere groeifactoren:

- Internet en world wide web (www): een algemene infrastructuur komt ter beschikking voor informatie, communicatie, transactie en marketing, sales, boekingen³².
- Groei cruise vakanties^{33 34}.
- Online Travel Agencies (OTA’s) and booking engines, B2C^{35 36 37}.

²⁹ <https://www.nrc.nl/nieuws/1992/06/23/volledige-liberalisering-van-europese-luchtvaart-in-7147492-a730319>, <http://www.mejudice.nl/artikelen/detail/low-cost-carriers-vormen-bedreiging-voor-regionale-luchthavens>, <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2016&start=1970&view=chart>

³⁰ <https://nl.wikipedia.org/wiki/Internet>

³¹ <https://blooise.nl/geschiedenis-van-het-internet/>

³² https://www.europa-nu.nl/id/vh1alz099lwi/schengen_en_visabeleid

³³ <https://www.cruisemarketwatch.com/growth/>

³⁴ Input NBTC

³⁵ https://www.europa-nu.nl/id/vh1alz099lwi/schengen_en_visabeleid

³⁶ <https://www.theguardian.com/travel/2014/mar/12/how-25-years-of-the-web-inspired-travel-revolution>

³⁷ <https://mashable.com/2012/02/21/online-travel-infographic/?europe=true#GMCbkdXu9OqT>

2001-2008 – het tijdperk van de ‘tijdelijk onderdrukte groei’

Verdergaande informatisering (sociale media, P2P networks, review sites) zorgt in potentie voor het verder aanwakken van de groei in inkomend toerisme. Maar door enkele internationale crises laat die groei voorlopig nog even op zich wachten.

Belangrijkste aanzetten (‘disruptors’):

- 9/11/2001 Aanval Twin Towers.
- SARS (2002).
- Economische crises (v/a 2008).

Andere groeifactoren:

- Opkomst sociale media (2002/ 2003).³⁸
- Opkomst P2P networks and review sites (TripAdvisor 2002).

2009-2015 – het tijdperk van de ‘voortgezette groei’

De onderdrukte groei komt dan toch tot een ‘uitbarsting’ wanneer de economische recessie tot een eind komt en de reiziger in staat wordt gesteld via de nieuwe technologie van smartphones en tablets zelf naar eigen smaak en prijs reizen te kunnen samenstellen. De LCC’s spelen hier gretig op in, en door de concurrentie dalen de prijzen tot extreem lage niveaus. Omdat landen vanwege het economische belang de internationale toeristen graag zien komen helpen ze de LCC’s de prijzen kunstmatig laag te houden door bijvoorbeeld geen belasting op kerosine te heffen. Internationaal worden vooral citybreaks door de LCC’s aangewakkerd. De connectiviteit groeit daardoor sterk. Bovendien zorgt de komst van de deeleconomie ervoor dat de accommodatiemarkt democratiseert en nieuwe initiatieven als AirBnB door het (mobiele) internet een enorme groei doormaken. Het snelgroeiende internationaal toerisme, de groeiende populariteit van city breaks zorgt ervoor dat het toerisme naar Nederland doorgroeit en zich steeds meer concentreert in Amsterdam. Vooral AirBnB profiteert van die groei, maar ook luxere hotels (4*) en andere luxe accommodaties worden populairder.³⁹

³⁸ <https://blooise.nl/geschiedenis-van-het-internet/>

³⁹ Input NBTC

Belangrijkste aanzetten ('disruptors'):

- Opkomst mobiel internet/ smartphone (iPhone 2007)^{40 41}, tablets (Apple, 2010).⁴²
- Opkomst deeleconomie resp. sharing platforms, met informatisering als katalysator⁴³:
 - o Oprichting AirBnB (2008).
 - o Oprichting Uber (2012 in Amsterdam).

Andere groeifactoren:

- Groei marktaandeel LCC's.
- Groei in connectiviteit met name door LCC's.
- Ook groei aantal passagiers via internationale treinverbindingen; treinverbindingen uitgebreid door Eurostar route.⁴⁴
- Ook stijging riviercruise passagiers.⁴⁵
- Begin papierloos reizen (tickets, boarding cards).
- 2009 blijkt in meer of mindere mate een kantelpunt bij het luchtverkeer.⁴⁶
 - o Het aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer kantelt van een daling naar een stijging in 2009. Bij het totaal aantal vliegtuigbewegingen zet de stijging zich in 2014 in.
 - o Ontwikkeling passagiersgroei Europa zet na betrekkelijk stabiele periode stijging in.

⁴⁰ <https://www.unitedconsumers.com/gsm/ontstaan-mobiele-telefoon/index.jsp>

⁴¹ <https://isgeschiedenis.nl/nieuws/de-geschiedenis-van-de-smartphone>

⁴² <https://nl.wikipedia.org/wiki/Tabletcomputer>

⁴³ <https://nl.wikipedia.org/wiki/Deeleconomie>

⁴⁴ Input NBTC

⁴⁵ Input NBTC

⁴⁶ Input NBTC

2016-2030 – het (huidige) tijdperk van de 'versnelde groei'

Onder invloed van de economische groei van de middenklasse in andere delen van de wereld zoals China, de goedkope vluchten van de LCC's en het groeiende aanbod van goedkope AirBnB accommodaties groeit het inkomend toerisme sneller dan verwacht (7% gemiddeld sinds 2010) en begint tekenen te vertonen van massificatie. Amsterdam raakt vol en door de schaarste nemen de kamerprijzen van hotels toe, wat de verdere groei/ontwikkeling van AirBnB in de hand werkt. De sociaal en ruimtelijke draagkracht van bepaalde plekken in Nederland als bestemming wordt overschreden. De irritatie onder bewoners (en andere toeristen) groeit en er komt een discussie op gang over hoe de groei van inkomend toerisme beter gestuurd kan worden. Er worden plannen gemaakt voor het spreiden van toeristen over andere delen van Nederland, want aan de andere kant hebben veel regio's en steden in Nederland juist behoefte aan meer bezoekers.

Belangrijkste aanzetten ('disruptors'):

- Einde mondiale economische crisis, toenemende welvaart.
- Toename mondiale connectiviteit m.n. door LCC's.
- Macht van OTA's.



5. Verwachte ontwikkelingen in het huidige tijdperk

Het huidige tijdperk zoals dat hiervoor beschreven is, begon ongeveer twee jaar geleden. Om te begrijpen hoe dit tijdperk zich de komende 12 jaar naar verwachting zal ontwikkelen, moeten we de foto die we op dit moment maken als het ware in beweging brengen met behulp van de drijvende krachten (zie ook de figuur in hoofdstuk 2 die de structuur van de toekomst beschrijft). Daartoe heeft de onderzoeksafdeling van het NBTC een studie gemaakt van bestaande trends, prognoses, projecties, constanten, cycli, en in de pijplijn zittende plannen. De door NBTC verzamelde informatie is opgenomen in de bijlage. In dit hoofdstuk wordt van deze drijvende krachten een geïntegreerde ontwikkeling geschetst.

Het volgende beeld komt daarbij naar voren:

- Groeiend inkomend toerisme via lucht, auto, spoor, water
- De groei van inkomend toerisme (en daarmee gepaard gaande toeristische druk) naar Amsterdam neemt aanvankelijk nog toe maar zal na 2024 afvlakken (qua aantallen en verblijfsduur) als gevolg van restrictieve maatregelen.
- Groeiend inkomend toerisme buiten Amsterdam, in twee “ringen”



5.1 Groei inkomend toerisme

Alle ontwikkelingen wijzen erop dat het inkomend toerisme de komende jaren nog flink zal blijven groeien, zowel via de lucht, het spoor als via cruises – hoewel de laatste niet echt tot verblijfstoerisme gerekend kan worden. Deze ontwikkeling wordt vooral gedreven door externe mondiale ontwikkelingen in de economie, demografie, en prijsontwikkelingen in de luchtvaart die niet door Nederland beïnvloed kunnen worden.

Via de lucht. Wereldwijd zal tot 2030 het aantal vliegpassagiers gemiddeld met 3,6% tot 5,6% per jaar toenemen, vooral door een toename in de Aziatisch-Pacifische regio, en vooral door een toename in de markt van LCC. Verwacht wordt dat de groei in Europa 2,3% per jaar zal bedragen en naar Schiphol met 2% tot 3% per jaar. De groei zal positief beïnvloed kunnen worden wanneer de vliegprijzen worden gedrukt door de ontwikkeling van lichtere en zuiniger vliegtuigen die minder afhankelijk zijn van grondstofprijzen (al is de komende tien jaar nog niet te verwachten dat deze vliegtuigen op de markt komen), en door snellere passagiersverwerking door inzet van slimme nieuwe technologie. De groei zal negatief beïnvloed worden wanneer de vliegpreizen toenemen door verder stijgende olieprijsen, invoering vliegtaks in 2021, gebruik van duurdere biobrandstof. Een eventueel verslechterende connectiviteit van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens in de wereld zal naar verwachting geen negatief effect hebben op het inkomend aantal vliegpassagiers. Welk effect de opening van Vliegveld Lelystad zal hebben op het inkomend toerisme is onduidelijk. Een goede spoorwegverbinding met Amsterdam en andere regio's ontbreekt vooralsnog.



Via het spoor. In Europa zal ook het personenvervoer via het spoor verder groeien. Enerzijds is dat een gevolg van de verbetering en uitbreiding van het hogesnelheidsspoorwegennet. Het betreft bijvoorbeeld de spoorwegverbindingen met luchthavens en de spoorwegverbinding tussen Londen en Amsterdam. Anderzijds zorgt bijvoorbeeld de verbetering van de paspoortcontroles op de lijn Amsterdam-Londen voor een verkorting van de reisduur, wat de trein een interessant alternatief maakt voor vliegen. De groei van het personenvervoer via het spoor zal zich vooral aftekenen in het vervoer vanuit de grote steden, zoals Londen, Parijs en Brussel.

Via het water. Tot slot is de verwachting dat het aantal cruiseschepen en –reizigers tot 2030 sterk zal toenemen en bijna zal verdrievoudigen.



5.2 Toenemende druk op Amsterdam ondanks restrictieve maatregelen

De snelle groei van het inkomend toerisme is vooral georiënteerd op Amsterdam. Het grootste deel van de buitenlandse toeristen komt voor attracties die gelegen zijn in de Randstad en in het bijzonder in Amsterdam. Hier liggen Nederlands meest bezochte attracties en die trekken steeds meer buitenlandse bezoekers. Twee op stapel staande evenementen, het Rembrandjaar in 2019 het EK Voetbal in 2022, zullen voor een extra impuls aan toeristen zorgen die o.a. gericht zijn op Amsterdam.

Het marktmechanisme heeft ervoor gezorgd dat de belangstelling voor Amsterdam zich vertaalt in een groeiende hoeveelheid hotels, AirBnB, toeristische voorzieningen en winkeltjes, en dat de drukte, verkeersdrukte/parkeerdruk (touringcars) dusdanig grote vormen heeft aangenomen dat de samenleving in het geweer komt en de gemeente Amsterdam maatregelen heeft getroffen om de gevolgen van de toeristische groei te beteugelen.

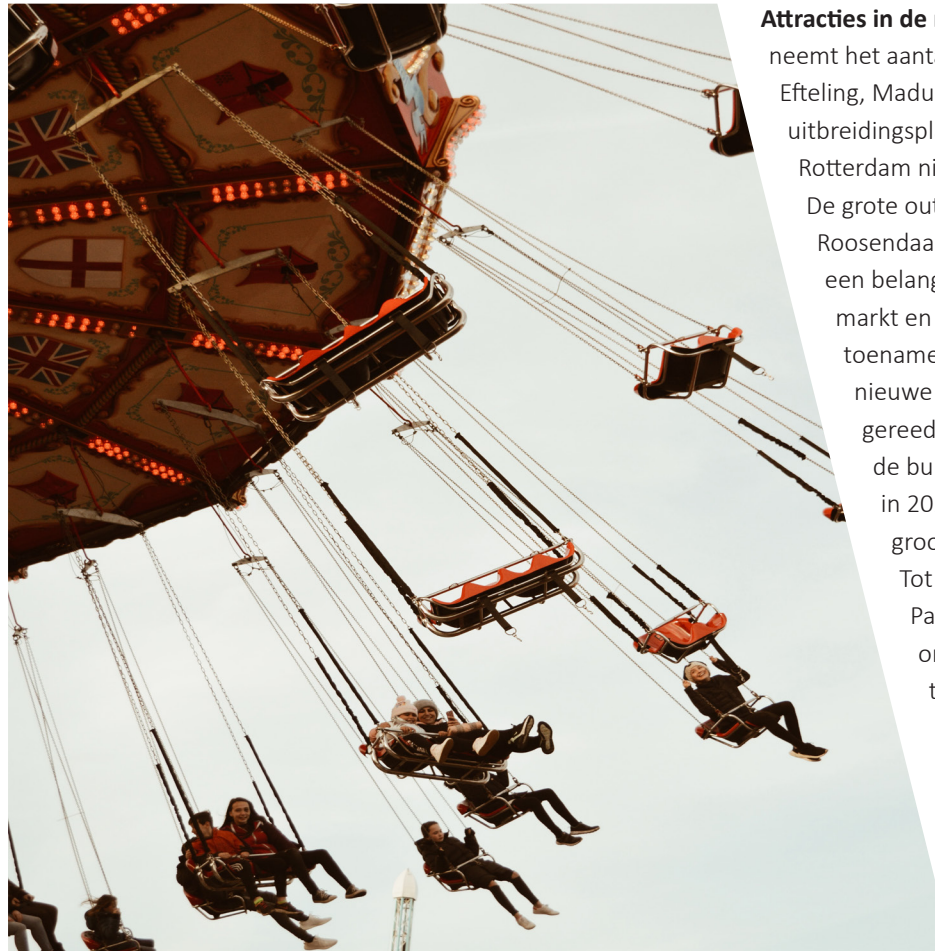
Voor het restrictieve beleid van de stad betreffende uitbreiding van het aanbod van hotels en AirBnB en de maximale verhuurperiode van AirBnB zal de schaarste aan accommodaties in die segmenten doen toenemen met stijgende prijzen als gevolg. Immers, Amsterdam kent landelijk de grootste toename van overnachtingen in hotels (vooral in de luxere 4* hotels) en het aantal zakelijke overnachtingen neemt sterk toe. De vraag naar hotelruimte overtreft nu al het aanbod, waardoor de hotelbezetting toeneemt en de kamerschaarste toeneemt. De rem die Amsterdam per 1 januari 2017 heeft ingesteld op de bouw van hotels zal het kamertekort vooral na 2020 verder doen oplopen en verwacht wordt dat in 2024 de hotelbezetting 100% zal bedragen. De schaarste aan hotelkamers zal niet alleen de prijzen doen opdrijven maar ook een impuls geven aan het aantal particuliere vakantiewoningen. Verwacht wordt dat in samenhang daarmee het sterk groeiende segment van AirBnB weliswaar doorzet, maar dat door restrictief beleid van Amsterdam (per 1-1-2019 rem op vestiging B&Bs en maximale verhuurtermijn verlaagd) de groei wel zal gaan afvlakken. Ook bij AirBnB zien we de gemiddelde prijzen toenemen.

Amsterdam heeft in feite de top van de productlevenscyclus (Butler, 1980) bereikt, welke gekenmerkt wordt door het bereiken van de grenzen van wat de stad ruimtelijk en sociaal aan kan.

Ondanks de restrictieve maatregelen gaat de groei van de buitenlandse toeristenstroom vanwege de belangrijke attracties naar Amsterdam onverminderd door, hoewel deze groei waarschijnlijk midden jaren 2020 wat zal gaan afvlakken. Wel zal de verblijfsduur omlaag gaan ten gunste van een langer verblijf in de regio.

5.3 Groeiende toeristenstroom naar overig Nederland

De komende jaren zal de rest van Nederland steeds meer gaan profiteren van het internationaal toerisme voor wie in Amsterdam geen plaats meer is. De toeristische druk in Amsterdam, met als gevolg de schaarste aan accommodaties en de stijgende prijzen, vormen een push factor, de attracties en verblijfsmogelijkheden buiten Amsterdam (en de marketing daarvan) een pull factor, en de infrastructuur die beide met elkaar verbindt als een belangrijke conditie.



Attracties in de regio. Buiten Amsterdam neemt het aantal attracties toe. Zo hebben Efteling, Madurodam, Walibi en Toverland uitbreidingsplannen, en worden in Aalsmeer en Rotterdam nieuwe attractieparken ontwikkeld. De grote outletcentra in Roermond, Roosendaal en Lelystad richten zich voor een belangrijk deel op de buitenlandse markt en investeren in uitbreiding en een toename van het aantal bezoekers. Het nieuwe Hoog Catharijne komt in 2019 gereed en richt zich nadrukkelijk op de buitenlandse markt. De Floriade in 2022 in Almere trekt (tijdelijk) een groot aantal buitenlandse bezoekers. Tot slot werken ook de Nationale Parken aan een gezamenlijk plan om meer buitenlandse toeristen te trekken, daarbij inspeland op de toenemende vraag naar actieve vakanties (wandelen en fietsen).

Verblijfsmogelijkheden in de regio. Het verblijf buiten Amsterdam wordt gestimuleerd door de toename van hotels buiten de stad. Zo groeit het aantal hotels in Utrecht sterk en neemt het aantal plannen om buiten Amsterdam hotels te bouwen snel toe. Het aantal gasten en overnachtingen van AirBnB groeit sterk in Utrecht, Rotterdam en Den Haag. En inmiddels laten steden als Rotterdam al een flinke toename zien in hotelovernachtingen. Vooral buiten de Randstad bieden attractieparken steeds meer mogelijkheden voor overnachten. Onder andere door Landal en CenterParcs worden nieuwe vakantieparken aangelegd en bestaande parken uitgebreid en geüpgrade. Buiten de Randstad neemt het aantal huisjesterreinen nu nog toe, maar de verwachting is dat nieuwe locaties spoedig minder makkelijk te vinden zullen zijn. Ook zitten buiten de Randstad het luxe kamperen (safari tenten, luxe stacaravans) en back-to-basics kamperen in de lift. Wel neemt het aantal kampeerterreinen verder af.

Verbindingen met de regio. Om de buitenlandse bezoeker te stimuleren en te faciliteren ook de regio te gaan bezoeken is nieuw beleid ontwikkeld dat de komende jaren zijn vruchten moet gaan afwerpen: het concept van HollandCity dat de bezoekers moet spreiden over ons land en door de tijd, o.a. middels verschillende verhaallijnen die Amsterdam met de rest van Nederland verbinden.

Om het de buitenlandse toeristen mogelijk te maken de regio te bezoeken staat een prima infrastructuur ter beschikking met grote mainports, goede achterlandverbindingen via het water, en een fijnmazig spoorwegnetwerk en wegennetwerk “van wereldkwaliteit”. Deze infrastructuur zal de komende tien jaar verder worden verbeterd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de verbindingen met de luchthaven. Om een duurzame bereikbaarheid via het spoor te kunnen blijven waarborgen wordt niet alleen gewerkt aan verbetering van het netwerk, maar ook aan betere en slimmere voorzieningen, zoals combinaties met deelauto's, zelfrijdende busjes, e-bike voorzieningen, enz. Het Openbaar Vervoer wordt daardoor makkelijker en beter. Verder zal in transferia rond de grote steden, het aantal P&R plaatsen en de weginfastructuur fors worden geïnvesteerd. Voor het personenvervoer zal ook Uber een sterke groei doormaken. Vooral in de grote steden zal het fietsgebruik sterk toenemen. Ondanks alle goede bedoelingen met de verbeteringen in de infrastructuur zal het reistijdverlies wel fors toenemen.

6. Basisscenario: “De bewuste bestemming”

De ontwikkelingen van de min of meer voorspelbare krachten die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven leiden tot een toekomstbeeld voor 2030 dat de verwachte of waarschijnlijke toekomst wordt genoemd – tenminste wanneer zich geen bijzondere verrassingen, trendbreuken of disrupties voor zullen doen. Dit toekomstbeeld is in dit hoofdstuk beschreven als het basisscenario voor 2030. Beschreven wordt hoe het domein (zoals dat in hoofdstuk 3 is gedefinieerd) zich naar verwachting in 2030 zal hebben ontwikkeld.

Het basisscenario gaat er per definitie vanuit dat zich in de trends en ontwikkelingen geen bijzondere verrassingen, trendbreuken of disrupties voor zullen doen. Maar er zijn allerlei oorzaken die tot discontinuïteit van het baseline scenario kunnen zorgen. Het kan bijvoorbeeld gaan om gebeurtenissen, kwesties die de komende jaren toch worden opgelost, innovaties die doorbreken, kleine tegenbewegingen die sneller dan verwacht mainstream worden, kwesties die de komende jaren de politieke agenda gaan domineren, ontstaan van nieuwe ideeën of beelden, actoren die in belang toe- of afnemen, enz. De discontinuïteit die door deze factoren wordt veroorzaakt zal een tijdperk inluiden van het inkomend verblijfstoerisme dat afwijkt van het basisscenario. Het is daarom vrij zeker dat dit basisscenario niet zal plaatsvinden en dat er een alternatief toekomstbeeld van 2030 ontstaat.

Waar het basisscenario de verwachte toekomst van inkomend toerisme beschrijft wanneer er geen verrassende dingen gebeuren, richten de alternatieve scenario's zich juist op wat er gebeurt wanneer zich invloedrijke verrassingen voordoen. Ze plaatsen het basisscenario in een breder perspectief. Zowel het verwachte basisscenario als de verrassende alternatieve scenario's zijn nodig om het speelveld waarbinnen het inkomend toerisme (gedefinieerd volgens het domein) zich zou kunnen ontwikkelen in te schatten en zich op de toekomst voor te kunnen bereiden. In de volgende paragraaf wordt een viertal alternatieve scenario's beschreven.

De Bewuste Bestemming

Het is 2030.

Aantal: Onder invloed van het eind van de mondiale economische recessie (2015), demografische ontwikkeling en prijsontwikkelingen in de luchtvaart is het internationale toerisme versneld doorgegroeid en heeft ook het aantal inkomende verblijfstoeristen dat Nederland bezoekt een nieuw record bereikt. De groei komt vooral op het conto van het vliegverkeer, maar ook andere transportvormen hebben duidelijk groei laten zien.

Herkomst: Ondanks de groei in Aziatische bezoekers, komen de meeste toeristen nog steeds uit Europa, met Duitsland, België en Het Verenigd Koninkrijk voorop.

Spreading: Omdat Amsterdam fysiek en sociaal vol is komen te zitten, is de groei daar tot staan gebracht en heeft het inkomend verblijfstoerisme zich onder invloed van bewust genomen maatregelen meer over het land verspreid. Vooral de ring rond de Randstad heeft daarvan geprofiteerd, maar ook de meer perifere gebieden hebben het aantal buitenslandse gasten de afgelopen jaren zien groeien, mede gestimuleerd door een steeds betere infrastructuur.

Overnachtingen: Overnachtingen vinden nog steeds overwegend in hotels plaats, maar deze hebben geduchte concurrentie gekregen van AirBnB en huisjesterreinen. De verblijfsduur in Amsterdam is afgevlakt door een gebrek aan capaciteit dat mede veroorzaakt is door overheidsingrijpen. De verblijfsduur buiten Amsterdam is gestegen, vooral in (luxere) hotels, AirBnB en vakantieparken.

Type/leefstijl: Tweederde van de bezoekers komt nog steeds voor een vakantie, de meeste anderen voor een zakelijk bezoek.

Bestedingen: geen informatie

Duurzame ontwikkeling: Mede door de toenemende druk van toerisme op met name Amsterdam, maar ook door het toegenomen besef in de samenleving dat we de toekomst van onze planeet zelf in de hand hebben, is aan het eind van het vorige decennium een kentering ingezet in het denken bij zowel beleidsmakers, consumenten als bewoners. Daardoor heeft Nederland zich ontwikkeld tot een “bewuste bestemming” die meer in balans is dan ruim tien jaar geleden. Belangen van bewoners, bedrijven en bezoekers en van verschillende regio's worden beter afgewogen ten behoeve van een volhoudbare duurzame groei van het inkomend toerisme. Ook aan de zijde van de bezoeker zien we dat die zich steeds meer bewust is geworden van de keerzijde van toerisme en zich meer heeft afgekeerd van de hotspots en juist op zoek is naar authenticiteit, beleving en veiligheid.

7. Alternatieve scenario's

De alternatieve scenario's die in dit hoofdstuk worden gepresenteerd zijn stapsgewijs tot stand gekomen in samenwerking tussen medewerkers van ETFI, het management- en onderzoeksteam van NBTC, en medewerkers van Fronteer. Gezamenlijk is het externe krachtenveld in kaart gebracht dat het basisscenario zou kunnen verstoren. Daarbij is bijvoorbeeld gekeken naar (vroegse signalen van) veranderingen op demografisch, economisch, sociaal/cultureel, technologisch, ecologisch en politiek/institutionele vlak, trends in reisgedrag, en verschuivingen in de macht van bepaalde actoren. Een gezamenlijke analyse en interpretatie van de bevindingen heeft ertoe geleid dat er twee kernonzekerheden zijn benoemd. Dat zijn externe krachten die naar verwachting het komende decennium een grote invloed zullen hebben op het domein van inkomend toerisme, maar waarvan tegelijkertijd onvoorspelbaar is in welke richting zich die kracht en dus de invloed daarvan zal ontwikkelen. De onvoorspelbaarheid is verwoord door voor elke kernonzekerheid twee extreme maar plausibele ontwikkelingsrichtingen te benoemen. Door in extremen te denken wordt eens te meer helder in welke richting zich het domein zou kunnen ontwikkelen, zodat eventuele wendingen in het inkomend toerisme niet als een verrassing komen maar als een ontwikkeling waar tijdig op geanticipeerd kan worden.

7.1 Kernonzekerheden – de belangrijkste disruptieve krachten

We kennen de toekomst niet, maar kunnen die wel verkennen om te bepalen van welke drijvende krachten de grootste disruptiviteit uitgaat. Dat zijn de krachten die een grote impact zullen hebben op het inkomend verblijfstoerisme en tegelijkertijd voor veel onzekerheid zorgen omdat de ontwikkelingsrichting en de uitkomst van die kracht onvoorspelbaar zijn. Gezamenlijk hebben we de volgende twee kernonzekerheden vastgesteld:

Ontwrichting: politiek-economische ontwrichting versus ecologisch ontwrichting

Wereldwijd zijn er verschillende dreigingen die het internationale toerisme en dus het inkomend verblijfstoerisme naar Nederland kunnen ontwrichten.

Eenzijds zijn dat politiek-economische dreigingen. Geopolitieke instabiliteit (bijvoorbeeld door de verschuivende politieke en economische macht naar Oost-Azië en/of oplopende spanningen in Europa) al of niet in samenhang met een nieuwe recessie in de wereldeconomie. In de tweede plaats staat de EU onder druk. We zien tussen de EU-landen toenemende verschillen in welvaart en oplopende spanningen. Het is onduidelijk hoe zich dit verder ontwikkelt. Zal Europa uiteenvallen in verschillende ideologische regio's? Of zullen de landen zich weer vooral op zichzelf gaan richten? Zullen er opnieuw grenscontroles worden ingevoerd? Zal de Euro wegvallen? Verdere uitbreiding van de EU zal de stabiliteit verder kunnen ondermijnen. Ook is het onduidelijk welke gevolgen de Brexit zal hebben op de EU, de onderlinge verhoudingen tussen landen, haar economie en de Euro.

Anderzijds is er de dreiging van de klimaatsverandering die niet alleen tot (tijdelijke/plaatselijke) droogte of wateroverlast kan leiden en de zeespiegel in meerdere of mindere mate zal doen stijgen, wat van invloed is op de aantrekkelijkheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid van bestemmingen, maar ook kan leiden tot (regionale, landelijke) voedsel- en waterschaarste, epidemieën of pandemieën, wat tijdelijke of meer structurele verschuiving van toeristenstromen en vluchtelingenstromen in de hand zal werken. Zeker wanneer de groeiende wereldbevolking in ogenschouw wordt genomen.

Veranderd wereldbeeld: open wereldbeeld versus gesloten wereldbeeld

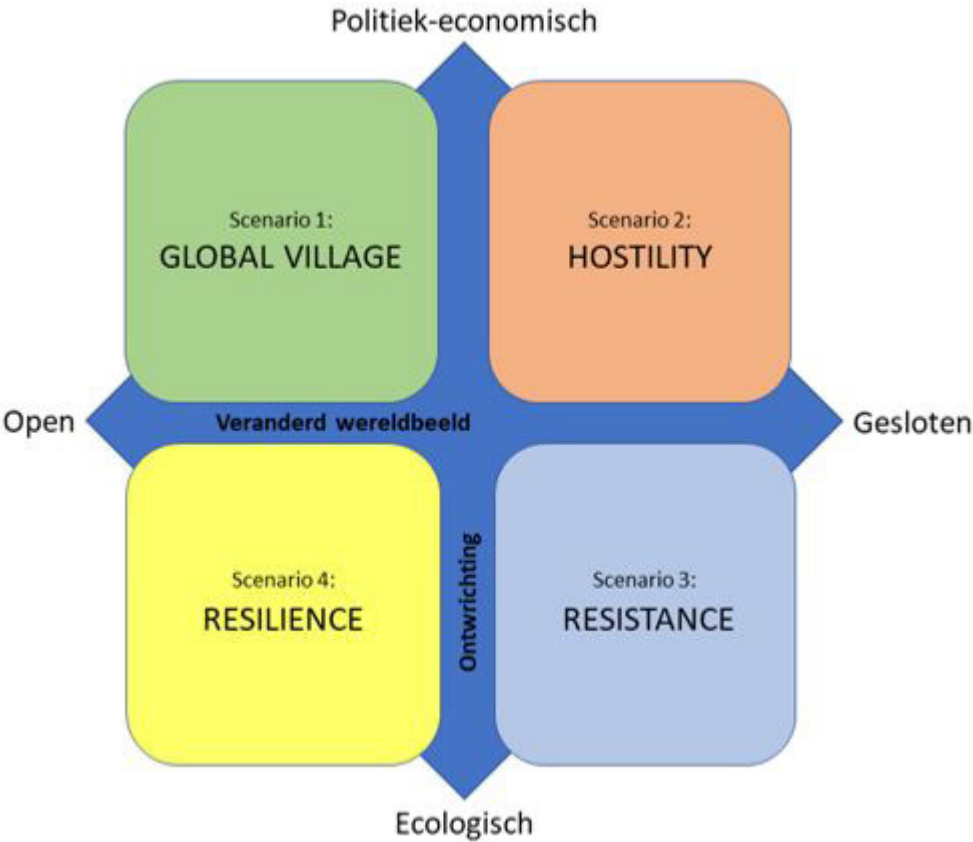
Het effect dat de verhouding tussen bewoners en migranten en de onderlinge verhoudingen tussen de landen in Europa zal hebben wordt gestuurd door het wereldbeeld van de burger, van de Europeaan.

In het uiterste geval keert men zich naar binnen ter bescherming van eigen taal en cultuur, en het eigen belang (eigen land en volk), wat leidt tot een wij-zij denken en polarisatie, en een kortetermijnbelang/-effect dat prevaleert boven het langetermijnbelang/-effect: veiligheid ("genezen" op korte termijn) gaat boven duurzaamheid ("voorkomen" op lange termijn)

Of men stelt zich juist open voor de ander en zoekt naar een constructieve dialoog, gezamenlijke belangen (menschheid en aarde), nieuwe verbindingen en synergie, waarbij het langetermijnbelang/-effect gaat boven het kortetermijnbelang/-effect: duurzaamheid ("voorkomen" op lange termijn) gaat voor veiligheid ("genezen" op korte termijn).

Wanneer de extreme ontwikkelingsrichtingen van beide kernonzekerheden worden gecombineerd, ontstaat een raamwerk voor vier scenario's (figuur 7).

Figuur 7. Scenariokruis



Hieronder worden de scenario's elk gepresenteerd. De scenario's zijn uitdrukkelijk geen voorspellingen, maar geven een hypothetisch en prikkelend beeld van de richting waarin het externe krachtenveld dat op het inkomend toerisme van invloed is zich zou kunnen ontwikkelen. Het gaat om alternatieve toekomstbeelden die elk even plausibel zijn en elk een eigen pakket aan kansen en bedreigingen impliceert. Aan elk scenario is een titel gegeven die de inhoud karakteriseert.

Scenario 1: Global village: ver weg, maar toch dichtbij

SCENARIO 1: GLOBAL VILLAGE

Open wereldbeeld – politiek-economische ontwrichting

Het is 2030. Politieke en economische macht in Azië, m.n. China. De EU is gegroeid in het besef dat de landen samen zich effectiever tegen de nieuwe macht in het oosten kunnen opstellen. Er is sprake van politieke stabiliteit, zowel binnen de EU als op het wereldtoneel. Gezamenlijk (internationaal/Europees) belang gaat boven landsbelang. Zowel binnen de EU als tussen de EU en de new Asian Hemisphere is er onderling vertrouwen, wordt naar synergie gezocht, er is een constructieve dialoog en er ontstaan nieuwe politieke en economische verbindingen, en samenwerkingsverbanden. Handel en ook internationaal reizen kent geen belemmeringen. Er is sprake van een sterke Euro. Door de groeiende welvaart en welbevinden wereldwijd wordt er internationaal veel gereisd, neemt men kennis van elkaars cultuur en wordt onderling begrip aangewakkerd, wat weer ten goede komt aan de internationale samenwerking. Internationaal reizen was nog nooit zo eenvoudig en wordt gefaciliteerd door milde visa procedures. Vanwege de afwezigheid van belemmeringen voor internationaal reizen, berust duurzaam (reis) gedrag vooral op de eigen keuzes van de consument. Er is een hoge mate van gastvrijheid naar gasten uit andere landen. Er is de afgelopen tien jaar flink geïnvesteerd in de realisatie van een hogesnelheidsspoorwegnetwerk dat de concurrentie moet aangaan met het vliegen over korte en middellange afstand. Mede door de inbreng van Chinese technologie is dat netwerk nu gereed. Het is een technologisch hoogstandje dat een volwaardig alternatief biedt. Ook zijn er plannen voor upgradering van treinverbindingen tussen Europa en Azië met behulp van hedendaagse technologie. De connectiviteit over land neemt daardoor nog verder toe. Op het gebied van milieu zijn er vergaande internationale milieuafspraken.

Scenario 2: Hostility: vijandschap jegens andere landen en culturen

SCENARIO 2: HOSTILITY

Gesloten wereldbeeld - politiek-economische ontwrichting

Het is 2030. Politieke en economische macht in Azië, m.n. China. De EU is na de Brexit uiteengevallen. De situatie zorgt voor politieke instabiliteit, en voedt terreur- en oorlogsdreiging. Landsbelang gaat boven gezamenlijk (internationaal/Europees) belang. De landen zijn sterk naar binnen gericht. Zowel binnen de EU als op het wereldtoneel is er sprake van onderling wantrouwen, en wij-zij denken. China breidt haar macht in Europa uit en speelt EU-landen tegen elkaar uit. Op het wereldhandelstoneel is er een hevige competitie gaande tussen landen. Door de protectionistische opstelling woedt er nog steeds een handelsoorlog met als gevolg allerlei handelsbarrières. China breidt haar macht elders uit en krijgt steeds meer Europese bedrijven in handen. De wereldeconomie staat er net als de Euro niet goed voor en een wereldwijde recessie dreigt opnieuw. De belangstelling in internationale reizen is afgenomen door het toegenomen wantrouwen jegens andere landen, de toegenomen internationale onveiligheid en de complexe visa-regelingen en grenscontroles. De keuze om duurzaam te reizen wordt in principe overgelaten aan de consument, maar voor wat betreft internationaal reizen valt die meestal negatief uit. Gastvrijheid jegens gasten uit andere landen is laag, zelf vijandig te noemen (hostile). Doordat reizen complexer en tijdrovender is geworden zoekt men verblijf en vermaak meer dan voorheen binnen de eigen landgrenzen of in landen waar het nog wel relatief eenvoudig is om naar toe te reizen door individuele bondgenootschappen/ handelsovereenkomsten: vertrouwde en te vertrouwen bestemmingen, etc. Investerings in de vervoersinfrastructuur zijn vooral gericht op de toegenomen vraag naar binnenlands vervoer, zoals, in Nederland, een lightrail in en rond de Randstad en verbeterde treinverbindingen tussen de verschillende landsdelen. Vooral de binnenlandse connectiviteit neemt daardoor toe. In het algemeen zien landen aandacht voor het milieu als een luxeprobleem: dit is alleen aan de orde als ze een directe bedreiging vormen voor economie en veiligheid.

Scenario 3: Resistance: weerstand tegen ontwrichting van het milieu

SCENARIO 3: RESISTANCE

Gesloten wereldbeeld – ecologische ontwrichting

Het is 2030. Economische machtsverschuiving is relatief, de ‘oude’ economieën in de westerse wereld blijven rol van betekenis spelen, maar de EU is op sterven na dood. Ze bestaat uit verschillende ideologische zones die steeds meer uit elkaar drijven. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de ongelijke kwetsbaarheid voor en gevolgen van de klimaatverandering. Dit zorgt voor politieke instabiliteit in de EU. Landsbelang gaat boven gezamenlijk (internationaal/Europees, mensheid en aarde) belang. Tussen de uiteendrijvende ideologische delen van de EU is er onderling wantrouwen, en wij-zij denken. Binnen de regio's is er wel, maar tussen de regio's is er geen samenwerking. De strijd tegen de gevolgen van klimaatverandering voor water- en voedselvoorraden, natuur en landschap en de gevaren voor de volksgezondheid is door gebrek aan samenwerking ineffectief en langzaam. Wereldwijd zit de economie in het slop. Door de wereld waait nog steeds een neo-liberalistische wind, maar de tegenvallende resultaten in de afspraken tussen de VS en Korea, tussen de VS en de EU enz. eind van de jaren 2010 hebben ervoor gezorgd dat het sentiment is gaan kantelen. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat welvaart en welbevinden in sommige landen zich nog steeds gunstig ontwikkelt ten koste van andere landen. Oost en West en Noord en Zuid staan steeds meer tegenover elkaar. In een tijd waarin de klimaatverandering de beschikbaarheid van water en voedsel wereldwijd uit balans brengt is de handel in deze hulpbronnen voor veel landen van levensbelang en neemt de kans op de verspreiding van ziektes toe. Maar de groeiende polarisatie zorgt ervoor dat internationale handel en internationaal reizigersverkeer steeds meer tegenstand ontmoet en dat landen zich weinig gastvrij opstellen naar reizigers uit andere landen. Wel is er tussen landen en tussen bedrijven een levendige handel in emissienormen waardoor sommige van hen buiten beeld blijven bij de (nationale) aanpak van klimaatproblemen. Op mondiale schaal bekeken is die aanpak dan ook weinig effectief. De realisatie van de doelen in het klimaatakkoord zijn weinig effectief. Voor internationaal langeafstandsvervoer van goederen en personen zijn er tussen de landen onderling grote verschillen in wet- en regelgeving en controle- en belastingssystemen zoals CO2 tax, tol, “grensbelasting”, snelheidscontroles e.d. zowel het ontmoedigen van het gebruik van milieuonvriendelijke vormen van vervoer als het stimuleren van milieuvriendelijk langzaam vervoer is afhankelijk van nationale coalities die regelmatig wisselen van samenstelling. Zo hebben sommige landen ervoor gekozen hun vliegactiviteiten op één grote luchthaven te concentreren en regionale luchthavens af te bouwen. Reizen is flink duurder geworden. Duurzaam reisgedrag wordt door maatregelen die landen treffen in principe afgedwongen, maar per land zijn de verschillen groot.

Scenario 4: Resilience: veerkracht tegen ontwrichting van het milieu

SCENARIO 4: RESILIENCE

Open wereldbeeld – ecologische ontwrichting

Het is 2030. Economische machtsverschuiving is relatief, ‘oude’ economieën blijven rol van betekenis spelen. De EU is gegroeid in het besef dat alleen samen slagvaardig oplossingen voor adaptatie en mitigatie kunnen worden gevonden om met klimaatsverandering om te gaan. Er is sprake van politieke stabiliteit, zowel binnen de EU als op het wereldtoneel.

Gezamenlijk (internationaal/Europees, mensheid en aarde) belang gaat boven landsbelang. Zowel tussen de EU-landen als op het wereldtoneel wordt hard samengewerkt om de dreiging van de gevolgen van klimaatsverandering voor water- en voedselvoorraden, natuur en landschap en de gevaren voor de volksgezondheid af te wenden. Er is onderling vertrouwen.

Handel en ook internationaal reizen kent in principe geen belemmeringen. Visa regelingen zijn soepel, maar de kosten van reizen zijn wel gestegen. Er is sprake van een sterke Euro. Door de groeiende welvaart en welbevinden wereldwijd, de open en gastvrije houding naar gasten uit andere landen en culturen, wordt er internationaal veel gereisd, en wordt onderling begrip aangewakkerd, wat weer ten goede komt aan de internationale samenwerking. Internationaal komen met steun van IMF en WereldBank gezamenlijke stimuleringsprogramma’s tot stand voor technologische innovatie, bijvoorbeeld op het gebied van wereld voedsel- (gentechnologie, kunstmatig voedsel, ‘productie’ van water) en waterproductie, ziektebestrijding, milieuvriendelijke energieproductie en duurzame vervoerssystemen. Voedsel- en watervoorziening wordt beschouwd en benaderd als wereldwijd probleem dat alleen door landen gezamenlijk kan worden aangepakt. Sub-Saharan Afrika wordt ingezet voor de productie van zonnestroom. De open houding om van elkaar te leren zorgt voor nieuwe vormen van congres- en special interest toerisme.

Internationaal wordt hard samengewerkt aan de realisatie van de doelen in het klimaatakkoord. Er zijn internationale maatregelen en normen afgesproken die door iedereen goed worden nageleefd. Denk aan regulering en sancties op vervuילend langeafstandsvervoer: CO2 tax, tol, enz. Middels deze maatregelen wordt duurzaam reisgedrag in feite afgedwongen.

Wereldwijd worden internationale luchtvaartlijnen en het gebruik van vliegvelden/hubs heroverwogen en afgebouwd. Er is gekozen voor een beperkt aantal centraal gelegen klimaatbestendige luchthavens met aanvoerroutes via innovatieve milieuvriendelijke vormen van vervoer (bv hyperloop) die onderling verbonden zijn met hypermoderne milieuvriendelijke en klimaatbestendige transferia.

Door de internationale aandacht keert de publieke opinie zich tegen internationaal reizen per vliegtuig. Vliegen raakt uit de gratie. Treinen is hot. Ook het accommodatiegebruik is door het groeiend bewustzijn aan

het veranderen.

Om vergelijking tussen de alternatieve scenario’s te vergemakkelijken zijn deze in tabel 4 op basis van enkele thema’s op systematische wijze naast elkaar gezet.

Tabel 4. Thematische vergelijking van de vier scenario's

	GLOBAL VILLAGE	PROXIMITY	RESISTANCE	RESILIENCE
Politiek-economische situatie	Het is 2030. Politieke en economische macht in Azië, m.n. China. De EU is gegroeid in het besef dat de landen samen zich effectiever tegen de nieuwe macht in het oosten kunnen opstellen. Er is sprake van politieke stabiliteit, zowel binnen de EU als op het wereldtoneel. .	Het is 2030. Politieke en economische macht in Azië, m.n. China. De EU is na de Brexit uiteengevallen. De situatie zorgt voor politieke instabiliteit, en voedt terreur- en oorlogsdreiging.	Het is 2030. Economische machtsverschuiving is relatief, de ‘oude’ economieën in de westerse wereld blijven rol van betekenis spelen, maar de EU is op sterven na dood. Ze bestaat uit verschillende ideologische zones die steeds meer uit elkaar drijven. Dit wordt onder meer veroorzaakt door de ongelijke kwetsbaarheid voor en gevolgen van de klimaatsverandering. Dit zorgt voor politieke instabiliteit in de EU.	Het is 2030. Economische machtsverschuiving is relatief, ‘oude’ economieën blijven rol van betekenis spelen. De EU is gegroeid in het besef dat alleen samen slagvaardig oplossingen voor adaptatie en mitigatie kunnen worden gevonden om met klimaatsverandering om te gaan. Er is sprake van politieke stabiliteit, zowel binnen de EU als op het wereldtoneel.
Internationale samenwerking	Gezamenlijk (internationaal/Europees) belang gaat boven landsbelang. Zowel binnen de EU als tussen de EU en de new Asian Hemisphere is er onderling vertrouwen, wordt naar synergie gezocht, er is een constructieve dialoog en er ontstaan nieuwe politieke en economische verbindingen, en samenwerkingsverbanden.	Landsbelang gaat boven gezamenlijk (internationaal/Europees) belang. De landen zijn sterk naar binnen gericht. Zowel binnen de EU als op het wereldtoneel is er sprake van onderling wantrouwen, en wij-zij denken. China breidt haar macht in Europa uit en speelt EU-landen tegen elkaar uit.	Landsbelang gaat boven gezamenlijk (internationaal/Europees, mensheid en aarde) belang. Tussen de uiteendrijvende ideologische delen van de EU is er onderling wantrouwen, en wij-zij denken. Binnen de regio’s is er wel, maar tussen de regio’s is er geen samenwerking. De strijd tegen de gevolgen van klimaatsverandering voor water- en voedselvoorraden, natuur en landschap en de gevaren voor de volksgezondheid is door gebrek aan samenwerking ineffectief en langzaam.	Gezamenlijk (internationaal/Europees, mensheid en aarde) belang gaat boven landsbelang. Zowel tussen de EU-landen als op het wereldtoneel wordt hard samengewerkt om de dreiging van de gevolgen van klimaatsverandering voor water- en voedselvoorraden, natuur en landschap en de gevaren voor de volksgezondheid af te wenden. Er is onderling vertrouwen.

Internationale economie/ handel/ reizen	Handel en ook internationaal reizen kent geen belemmeringen. Er is sprake van een sterke Euro. Door de groeiende welvaart en welbevinden wereldwijd wordt er internationaal veel gereisd, neemt men kennis van elkaars cultuur en wordt onderling begrip aangewakkerd, wat weer ten goede komt aan de internationale samenwerking. Internationaal reizen was nog nooit zo eenvoudig en wordt gefaciliteerd door milde visa procedures. Vanwege de afwezigheid van belemmeringen voor internationaal reizen, berust duurzaam (reis) gedrag vooral op de eigen keuzes van de consument. Er is een hoge mate van gastvrijheid naar gasten uit andere landen.	Op het wereldhandelsoneel is er een hevige competitie gaande tussen landen. Door de protectionistische opstelling woedt er nog steeds een handelsoorlog met als gevolg allerlei handelsbarrières. China breidt haar macht elders uit en krijgt steeds meer Europese bedrijven in handen. De wereldeconomie staat er net als de Euro niet goed voor en een wereldwijde recessie dreigt opnieuw. De belangstelling in internationale reizen is afgenomen door het toegenomen wantrouwen jegens andere landen, de toegenomen internationale onveiligheid en de complexe visa-regelingen en grenscontroles. De keuze om duurzaam te reizen wordt in principe overgelaten aan de consument, maar voor wat betreft internationaal reizen valt die meestal negatief uit. Gastvrijheid jegens gasten uit andere landen is laag, zelf vijandig te noemen (hostile).	Wereldwijd zit de economie in het slob. Door de wereld waait nog steeds een neo-liberalistische wind, maar de tegenvallende resultaten in de afspraken tussen de VS en Korea, tussen de VS en de EU enz. eind van de jaren 2010 hebben ervoor gezorgd dat het sentiment is gaan kantelen. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat welvaart en welbevinden in sommige landen zich nog steeds gunstig ontwikkelt ten koste van andere landen. Oost en West en Noord en Zuid staan steeds meer tegenover elkaar. In een tijd waarin de klimaatsverandering de beschikbaarheid van water en voedsel wereldwijd uit balans brengt is de handel in deze hulpbronnen voor veel landen van levensbelang en neemt de kans op de verspreiding van ziektes toe. Maar de groeiende polarisatie zorgt ervoor dat internationale handel en internationaal reizigersverkeer steeds meer tegenstand ontmoet en dat landen zich weinig gastvrij opstellen naar reizigers uit andere landen. Wel is er tussen landen en tussen bedrijven een levendige handel in emissienormen waardoor sommige van hen buiten beeld blijven bij de (nationale) aanpak van klimaatproblemen. Op mondiale schaal bekeken is die aanpak dan ook weinig effectief.	Handel en ook internationaal reizen kent in principe geen belemmeringen. Visa regelingen zijn soepel, maar de kosten van reizen zijn wel gestegen. Er is sprake van een sterke Euro. Door de groeiende welvaart en welbevinden wereldwijd, de open en gastvrije houding naar gasten uit andere landen en culturen, wordt er internationaal veel gereisd, en wordt onderling begrip aangewakkerd, wat weer ten goede komt aan de internationale samenwerking. Internationaal komen met steun van IMF en WereldBank gezamenlijke stimuleringsprogramma's tot stand voor technologische innovatie, bijvoorbeeld op het gebied van wereld voedsel- (gentechnologie, kunstmatig voedsel, 'productie' van water) en waterproductie, ziektebestrijding, milieuvriendelijke energieproductie en duurzame vervoerssystemen. Voedsel- en watervoorziening wordt beschouwd en benaderd als wereldwijd probleem dat alleen door landen gezamenlijk kan worden aangepakt. Sub-Saharan Afrika wordt ingezet voor de productie van zonnestroom. De open houding om van elkaar te leren zorgt voor nieuwe vormen van congres- en special interest toerisme.

Infrastructuur voor reizigersvervoer	Er is de afgelopen tien jaar flink geïnvesteerd in de realisatie van een hogesnelheidsspoorweg-netwerk dat de concurrentie moet aangaan met het vliegen over korte en middellange afstand. Mede door de inbreng van Chinese technologie is dat netwerk nu gereed. Het is een technologisch hoogstandje dat een volwaardig alternatief biedt. Ook zijn er plannen voor upgrading van treinverbindingen tussen Europa en Azië met behulp van hedendaagse technologie. De connectiviteit over land neemt daardoor nog verder toe.	Doordat reizen complexer en tijdrovender is geworden zoekt men verblijf en vermaak meer dan voorheen binnen de eigen landgrenzen of in landen waar het nog wel relatief eenvoudig is om naar toe te reizen door individuele bondgenootschappen/handelsovereenkomsten: vertrouwde en te vertrouwen bestemmingen, etc. Investeren in de vervoersinfrastructuur zijn vooral gericht op de toegenomen vraag naar binnenlands vervoer, zoals, in Nederland, een lightrail in en rond de Randstad en verbeterde treinverbindingen tussen de verschillende landsdelen. Vooral de binnenlandse connectiviteit neemt daardoor toe.	De realisatie van de doelen in het klimaatakkoord zijn weinig effectief. Voor internationaal langeafstandsvervoer van goederen en personen zijn er tussen de landen onderling grote verschillen in wet- en regelgeving en controle- en belastingsystemen zoals CO2 tax, tol, "grensbelasting", snelheidscontroles e.d. zowel het ontmoedigen van het gebruik van milieuonvriendelijke vormen van vervoer als het stimuleren van milieuvriendelijk langzaam vervoer is afhankelijk van nationale coalities die regelmatig wisselen van samenstelling. Zo hebben sommige landen ervoor gekozen hun vliegactiviteiten op één grote luchthaven te concentreren en regionale luchthavens af te bouwen. Reizen is flink duurder geworden. Duurzaam reisgedrag wordt door maatregelen die landen treffen in principe afgedwongen, maar per land zijn de verschillen groot.	Internationaal wordt hard samengewerkt aan de realisatie van de doelen in het klimaatakkoord. Er zijn internationale maatregelen en normen afgesproken die door iedereen goed worden nageleefd. Denk aan regulering en sancties op vervuילend langeafstandsvervoer: CO2 tax, tol, enz. Middels deze maatregelen wordt duurzaam reisgedrag in feite afgedwongen.
	Op het gebied van milieu zijn er vergaande internationale milieuafspraken.	In het algemeen zien landen aandacht voor het milieu als een luxeprobleem: dit is alleen aan de orde als ze een directe bedreiging vormen voor economie en veiligheid.		Wereldwijd worden internationale luchtvaartlijnen en het gebruik van vliegvelden/hubs heroverwogen en afgebouwd. Er is gekozen voor een beperkt aantal centraal gelegen klimaatbestendige luchthavens met aanvoerroutes via innovatieve milieuvriendelijke vormen van vervoer (bv hyperloop) die onderling verbonden zijn met hypermoderne milieuvriendelijke en klimaatbestendige transferia.
				Door de internationale aandacht keert de publieke opinie zich tegen internationaal reizen per vliegtuig. Vliegen raakt uit de gratie. Treinen is hot. Ook het accommodatiegebruik is door het groeiend bewustzijn aan het veranderen.

8. Invloed van de scenario's op inkomend toerisme

Tot slot zijn alle vijf scenario's, dus zowel het basisscenario als de alternatieve scenario's, onderling vergeleken voor wat betreft hun invloed op het domein. De volgende tabel geeft hiervan een overzicht.

Tabel 5. Invloed van elk scenario op het inkomend vernblijfstoerisme

	Basisscenario	Global Village	Proximity	Resistance	Resilience
Aantal	Onder invloed van het eind van de mondiale economische recessie (2015), demografische ontwikkeling en prijsontwikkelingen in de luchtvaart is het internationale toerisme versneld doorgegroeid en heeft ook het aantal inkomende verblijfstoeristen dat Nederland bezoekt een nieuw record bereikt. De groei komt vooral op het conto van het vliegverkeer, maar ook andere transportvormen hebben duidelijk groei laten zien.	Ruim boven gemiddelde. Nederland als bestemming ondervindt concurrentie van andere Europese bestemmingen doordat reizen heel gemakkelijk is geworden.	Daling totaal inkomen toerisme. Dalende concurrentiepositie NL als zakelijke bestemming (minder zakenreizigers en minder congressen).	Totaal inkomend toerisme neemt af.	Het aantal inkomende toeristen groei (erg) hard, maar minder hard dan in global village. Meer congressen met specifieke thema's, meer EU georiënteerd (Europese congressen)

Herkomst	Ondanks de groei in Aziatische bezoekers, komen de meeste toeristen nog steeds uit Europa, met Duitsland, België en Het Verenigd Koninkrijk voorop.	Alle landen, vooral opkomende economieën (Azië). Binnen scenario kans op internationale milieufspraken is groot → wat is gevolg voor bijvoorbeeld vliegen?: leidt tot nieuw prijsniveau; door economische welvaart geen probleem. In aantallen zijn Europese herkomstmarkten het meest belangrijk (grotere Europese connectiviteit). NL'ers hebben een focus op het buitenland. Binnenlandse vakanties nemen af (lange vakanties). Mogelijk groei vanuit China op leisure en zakelijke markt, maar niet vanuit overig Azië.	Toerisme uit VS, overig Amerika en andere ver weg markten is ingestort. Vanuit Europa (behalve Duitsland, België en Frankrijk – deze dichtbij landen blijven wel komen) minder vliegverkeer. Meer binnenlands. Nederlanders haan minder vaak op vakantie, meer in eigen land. Geringere bestedingen ook niet goed voor buitenlandse vakanties.	Effect op ver weg. Effect op tegengestelde Europese landen (zuid en oost) plus uit buur- en andere bevriende landen. Aantal binnenlandse vakantiegangers neemt toe (meer NLers in eigen land). Welvaart neemt wereldwijd af, wat slecht is voor het reizen. In het algemeen minder reizen en dichterbij op vakantie, dus misschien meer bezoekers uit Duitsland en België, maar ze gaan minder vaak. Vliegmarkten nemen relatief af.	Meer Europees bezoek dan in het basisscenario. Ook meer toeristen per trein uit bijvoorbeeld Spanje en Italië vanwege HSL.
Spreiding	Omdat Amsterdam fysiek en sociaal vol is komen te zitten, is de groei daar tot staan gebracht en heeft het inkomend verblijfstoerisme zich onder invloed van bewust genomen maatregelen meer over het land verspreid. Vooral de ring rond de Randstad heeft daarvan geprofiteerd, maar ook de meer perifere gebieden hebben het aantal buitenslandse gasten de afgelopen jaren zien groeien, mede gestimuleerd door een steeds betere infrastructuur.	Veel first-time visitors → werkt niet positief op spreiding. Spreidingsstrategie wordt ontzettend belangrijk of nog belangrijker.	Ja, vooral onder NLers andere bestemmingen, ook door de verbeterde connectiviteit. Hotspots (Amsterdam, Giethoorn) blijven populair onder Chinezen. Gedwongen spreiding door 'vol' Amsterdam (alleen hoger bestedende segment). Mogelijk gevolg: druk op Amsterdam wordt minder door daling VS en overig Azië.	Goed voor spreiding. Ook stedenbezoek aan secundaire NLse steden	Meer spreiding. Special interest toerisme. Meer bewust → men wil geen onderdeel zijn van het drukteprobleem. Alles dat goed per trein en OV te bereiken is neemt toe.

Overnachtingen	Overnachtingen vinden nog steeds overwegend in hotels plaats, maar deze hebben geduchte concurrentie gekregen van AirBnB en huisjesterreinen. De verblijfsduur in Amsterdam is afgevlakt door een gebrek aan capaciteit dat mede veroorzaakt is door overheidsingrijpen. De verblijfsduur buiten Amsterdam is gestegen, vooral in (luxere) hotels, AirBnB en vakantieparken.	Geconcentreerd in/ rond Amsterdam. Vooral hotels en AirBnB. Gemiddeld verblijf blijft ongeveer gelijk.	Veiligheid. Grote hotelketens en bungalowparken nemen toe.	Voornamelijk hotels / bungalowparken van bekende grote merken. Hygiëne is belangrijk.	Bij mensen thuis. AirBnB vindt men inmiddels te commercieel. Veronderstelling: men verblijft langer (zodat minder vervuiling tijdens reis).
Type bezoeker (leefstijl)	Type/leefstijl: Tweederde van de bezoekers komt nog steeds voor een vakantie, de meeste anderen voor een zakelijk bezoek.	Gelijk aan basisscenario maar meer. Verhouding leisure-zakelijk ongewijzigd ten opzichte van basisscenario. Levensstijl in lijn met basisscenario. Promotie richt zich op gewenste/ meer bestedende toeristen. Meer bezoek van de jongere generatie, die nog meer gaan reizen door milde visaprocedures.	Zakelijk bezoek neemt af. Aandeel leisure wordt hoger, ondanks lagere aantallen leisure.	Zakelijk neemt af. Herhalingsbezoek neemt toe.	Percentage zakelijk en percentage leisure groeit naar elkaar toe. Zakelijk niet juist minder? Omdat men minder wil vervuilen en dus minder wil reizen).
Bestedingen	Geen informatie.	Zullen bovengemiddeld stijgen, door hogere prijzen van reis- en verblijf (en stijgende uitgaven op locatie).	Lagere bestedingen, daardoor: kortere verblijfsduur (behalve Chinezen, voor hen is NL goedkoop) en veranderde bezoekersmix. Recessie.	Bestedingen onder druk (minder geld voor vrijetijd en vakantie)	Er wordt selectiever gevlogen (vanwege de kosten). Vliegen is vooral voor de beter bestedende toerist. Er is minder te besteden, waardoor een groter deel van het vakantiebudget wordt besteed aan vluchten/ vervoer. Maar: is er vanwege de goede welvaartsituatie niet juist meer te besteden?

Duurzame ontwikkeling	Mede door de toenemende druk van toerisme op met name Amsterdam, maar ook door het toegenomen besef in de samenleving dat we de toekomst van onze planeet zelf in de hand hebben, is aan het eind van het vorige decennium een kentering ingezet in het denken bij zowel beleidsmakers, consumenten als bewoners. Daardoor heeft Nederland zich ontwikkeld tot een “bewuste bestemming” die meer in balans is dan ruim tien jaar geleden. Belangen van bewoners, bedrijven en bezoekers en van verschillende regio’s worden beter afgewogen ten behoeve van een volhoudbare duurzame groei van het inkomend toerisme. Ook aan de zijde van de bezoeker zien we dat die zich steeds meer bewust is geworden van de keerzijde van toerisme en zich meer heeft afgekeerd van de hotspots en juist op zoek is naar authenticiteit, beleving en veiligheid.	Groei gaat nog harder, dus de leefbaarheid komt nog meer onder druk te staan. Niet goed voor bewoners, wel voor bedrijven. Vanuit de overheid aandacht voor leefbaarheid.	Mer balans bewoners, bezoekers bedrijven, want problematiek is minder aanwezig). Reisgedrag verandert. Voorkeur voor dichtbij bestemmingen en eigen land. Toerisme staat niet hoog op de agenda. Vestigingsklimaat is verslechterd.	Heel erg ad-hoc en niet samen oplossen. Toeristische druk lost zichzelf op. Toerisme staat onderaan de prioriteitenlijst. Geen goede oplossingen bedacht voor de negatieve ecologische gevolgen van het toerisme, want er wordt niet goed samengewerkt tussen EU-lidstaten.	Bedrijven zijn positief over duurzame ontwikkelingen, zij zien het belang en de noodzaak ervan in. De leefbaarheid neemt toe en bewoners zijn “blij”! Bezoekers zijn nog bewuster in de keuze van hun vakantiebestemming. Overheidsaandacht gaat vooral uit naar investeringen in duurzaamheid.
-----------------------	--	---	---	---	---

9. Ten slotte

In dit rapport hebben medewerkers van ETFI het en het NBTC samen de toekomstige ontwikkeling van inkomend toerisme naar Nederland in kaart gebracht. Nadat het domein van de studie is afgebakend, is de huidige situatie van dit domein beschreven aan de hand van de variabelen waarop het inkomend toerisme is gebouwd, en wat de stakeholders zijn die aan de knoppen draaien.

Een tijdperkanalyse en een inventarisatie van bestaande trends, plannen, prognoses, projecties en cycli die verband houden met het domein, de belangrijke variabelen en stakeholders, zijn gebruikt om de verwachte en verrassingsvrije toekomst van inkomend toerisme te beschrijven in de vorm van een basisscenario.

Als gevolg van de dynamiek en complexiteit van de hedendaagse samenleving, is de kans dat de huidige ontwikkelingen zich ongewijzigd voortzetten echter uiterst klein. De externe ontwikkelingen die naar verwachting de grootste kans maken om het basisscenario te ontwrichten en tegelijkertijd het meest onvoorspelbaar zijn in hun ontwikkelingsrichting, zijn gebruikt om een viertal alternatieve scenario's te formuleren: Global Village, Proximity, Resistance, en Resilience. Aldus zijn vijf scenario's tot stand gekomen die een beeld geven van het spectrum waarbinnen ons inkomend toerisme zich tot 2030 zou kunnen ontwikkelen. Door de scenario's regelmatig te iken aan nieuwe ontwikkelingen en vooruitzichten ontstaat een venster op de toekomst dat voortdurend anticipeert op wat gaat komen. De scenario's vormen daarbij geen doel op zich, maar staan aan de basis van adaptief strategisch beleid dat rekening houdt met een onverwachte toekomst. Op deze wijze dragen de scenario's bij aan veerkracht en toekomstbestendigheid.

BIJLAGE

Verwachte ontwikkelingen van invloed op inkomend toerisme

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van deze studie naar thema gegroepeerd. Per thema worden de algemene ontwikkelingen beschreven plus mogelijke stimulerende en remmende factoren

Reizen naar Nederland

Voor het reizen naar Nederland volgt hieronder een beschrijving van de belangrijkste wijzen van transport: luchtvaart, trein en zee cruises. Toeristen die naar Nederland afreizen met auto, camper of touringcar zijn in deze beschrijving niet meegenomen.

Luchtvaart⁴⁷

- De groei van de luchtvaart wordt vooral gestuurd door demografische en economische factoren.
- Een lage olieprijs heeft geleid tot lagere vliegtarieven en een groeiend aantal passagiers. Sinds 2015 nemen de olieprijsen geleidelijk toe, maar ze zijn nog steeds betrekkelijk laag (lager dan de jaren voor 2014). Verwacht wordt dat de olieprijsen de komende jaren weer hard gaan stijgen.
- De internationale luchtvaart groeit veel sneller dan de wereldwijde economie. Het aantal vliegpassagiers zal naar verwachting tot 2036 bijna verdubbelen (met een jaarlijkse gemiddelde groei van 3,6%), wat voor meer dan de helft veroorzaakt wordt door de groei in Azië-Pacific. (Onder invloed van handelsliberalisatie en visumfacilitering kan de groei nog sneller zijn, tot misschien wel 5,6% per jaar – een verdrievoudiging tot 2036; maar als de situatie daarentegen verslechtert zal de groei tot 2,7% per jaar afnemen). In Europa zal de groei 2,3% per jaar zijn en 550 miljoen extra passagiers opleveren, met een totaal van 1,5 biljoen passagiers.
- Passagiersaantallen en het marktaandeel van LCC's daarin groeit sneller dan op wereldwijd niveau, vooral in opkomende markten.
- Het aantal vliegbewegingen naar Nederland en het passagiers groeit sterk. Het CPB schat dat het aantal passagiers naar Schiphol tot 2050 zal toenemen met 2% (tot 110 miljoen passagiers) tot ruim 3% per jaar (tot 170 miljoen passagiers).
- Onder invloed van een gunstig klimaat en lage vliegtarieven neemt het aantal revenue-passenger-kilometers toe.
- De directe connectiviteit van luchthavens groeit⁴⁸, vooral onder invloed van de LCC's. Wel wordt een verandering verwacht: LCC's gaan vooral een bijdrage leveren aan de indirecte connectiviteit⁴⁹ van luchthavens.

⁴⁷ De plannen rond luchthaven Lelystad zijn in deze analyse niet meegenomen.

⁴⁸ Directe luchtvaartdiensten vanaf de luchthaven, in termen van aantal bestemmingen en frequentie.

⁴⁹ Het aantal plaatsen dat mensen vanaf de luchthaven kunnen bereiken via connecting flights op hub vliegvelden

- Schiphol is momenteel de tweede hub van de wereld. Haar connectiviteit is de afgelopen jaren gegroeid en Schiphol is nu de best verbonden luchthaven ter wereld. Deze concurrentiepositie wordt het meest bedreigd door andere luchthavens in Europa en N-Amerika. De concurrentie van hubs in de Golfregio en in Azië neemt toe, maar deze zijn nog niet doorgedrongen tot de top 20. De connectiviteit en daarmee de hub-functie van Schiphol wordt ten opzichte van andere luchthavens ook bedreigd door de naar verwachting verslechterende positie van de economie van NW-Europa in de wereldeconomie.

Mogelijk verder stimulerende factoren:

- De opkomende middenklasse in zich opkomende economieën zullen steeds meer gaan vliegen.
- Wanneer de vermindering van geluidshinder niet volledig maar slechts voor de helft wordt benut voor de groei van het aantal vluchten (Aldersakkoord), zal dat een extra stimulans betekenen voor de groei van het aantal passagiers.
- De ontwikkeling van lichtere en zuiniger vliegtuigen zal vliegen minder afhankelijk maken van fluctuerende grondstofprijzen.
- Snellere passagiersverwerking door technologische ontwikkelingen kan een kostenbesparing opleveren en de ticketprijzen drukken.

Mogelijk remmende factoren:

- De duurzaamheid legt een toenemende druk op de luchtvaart. Tot 2021 zal de luchtvaartindustrie geconfronteerd worden met strengere milieuregels omtrent de CO₂-uitstoot. De bedoeling is dat de luchtvaart dan klimaatneutraal is. Na 2021 zal de invoering van een vliegtax en het gebruik van biobrandstoffen de prijzen voor vliegen doen stijgen.
- Veranderende en onzekere grondstofprijzen
- Ook gaat de luchtvaart toenemende concurrentie ondervinden van nieuwe en veiliger en milieuvriendelijker lijkende vormen van transport zoals zelfrijdende auto's, hogesnelheids-magneetwaaertreinen, enz.
- De ontwikkeling van HSL-treinverbindingen tussen Europese steden.

Onzekere factoren:

- De luchtvaart nota die nu in ontwikkeling is, borduurt echter waarschijnlijk voort op de huidige nota waarin de nadruk ligt op het milieu, de omwonenden en de concurrentiepositie van Schiphol.
- Geopolitieke veranderingen zouden kunnen leiden tot een (gedeeltelijke) sluiting van het luchtruim.

Spoorwegen

- Het aantal passagiers via internationale treinverbindingen groeit.
- Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het aantal reizigers op de verbinding Amsterdam-Brussel en Amsterdam-Parijs.

Mogelijk verder stimulerende factoren:

- Een nieuwe treinverbinding tussen Amsterdam en Londen kunnen het aantal passagiers doen toenemen.
- Ook een verbetering van de paspoortcontroles op de lijn Amsterdam-Londen verkort de reisduur verkort en zorgt ervoor dat de trein een interessant alternatief biedt voor vliegen.
- Het hogesnelheidstreinennet in Europa wordt steeds beter.
- Ook de verbindingen tussen luchthavens en achterland worden steeds beter.

Zeecruises⁵⁰

- Het aantal cruiseschepen en cruisereizigers naar Amsterdam zal naar verwachting tot 2030 bijna verdrievoudigen en daardoor een sterke groei doormaken. Dit komt vooral door verplaatsing van de PTA-terminal en een vergroting van de zeesluis bij IJmuiden.
- Het aantal zeecruises en riviercruises die Amsterdam aandoen uit met name Duitsland, Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, groeit sterk.

Reizen in Nederland

Openbaar vervoer

- Het openbaar vervoer wordt belangrijker, gemakkelijker en beter. Verwacht wordt dat het personenvervoer via het spoor tot 2030 met 26-32% toe zal nemen (volgens Mini&W)- vooral binnen en van en naar de Randstad. Door de bevolkingsontwikkeling zal de groei na 2020 wat afvlakken. Wel moet worden opgemerkt dat reizigersvervoer via het spoor erg conjunctuurgevoelig is.
- Het aantal gereisde kilometers per trein zal tot 2040 toenemen met 27-45%, en per bus/tram/metro met 8-31%. Binnen en tussen de stedelijke gebieden neemt de mobiliteit naar verwachting sterker toe dan in elders.
- In het licht van de verwachte passagiersgroei wil de overheid goede en duurzame bereikbaarheid via het spoor kunnen blijven waarborgen door verbetering van het netwerk en betere en slimmere voorzieningen (in combinatie met deelauto's, zelfrijdende busjes, e-bike voorzieningen enz.).

⁵⁰ De cruiseschepen die de zeecruises die andere steden aandoen, zoals Rotterdam, Harlingen, Delfzijl, zijn in de analyse niet meegenomen.

- Uber maakt voor personenvervoer een sterke groei door.
- De prognoses voor reizigers die gebruik maken van de nieuwe NoordZuidLijn zijn onlangs opgeschroefd naar 121.000 per dag in 2030.

Auto

- Het personenvervoer via de weg zal naar verwachting ook fors toenemen.
- Aantal gereisde kilometers per auto zal tot 2040 toenemen met 17-44%. Net als per trein neemt binnen en tussen de stedelijke gebieden de mobiliteit sterker toe dan in overige gebieden.
- Vanaf 2030 mogen er geen nieuwe auto's meer verkocht worden die CO2 uitstoten.
- Nederland loopt voorop met elektrisch rijden, zowel voor wat betreft het aantal auto's als het aantal laadpunten. De bereikbaarheid voor elektrische auto's gaat daardoor gemakkelijker worden.
- Tot 2028 steekt de rijksoverheid 25 miljard in de aanleg van nieuwe wegen en het oplossen van knelpunten.
- In 2019 zullen de wegen in alle landen van de EU geschikt zijn om met een e-auto te kunnen berijden.

Fietsen en lopen

- Het aantal loop- en fietskilometers staat tot 2040 onder druk onder invloed van het toenemende gebruik van auto en openbaar vervoer. Fietsen en lopen neemt naar verwachting wel toe in het voor- en natransport (15-30%). Het fietsgebruik zal in de steden het sterkst groeien.
- Het beleid is er tot 2020 wel op gericht het gebruik van de fiets te stimuleren.

Bereikbaarheid algemeen

- Verwacht wordt dat de filedruk in steden en op hoofdwegen tot 2021 sterk zal toenemen, namelijk met 38%. Het reistijdverlies neemt daardoor tot 2022 toe (vanaf 2016 met 28%).

Bereikbaarheid binnensteden

- Amsterdam en andere steden in Nederland gaan touringcars uit binnensteden weren.
- Er zullen steeds meer transferia worden aangelegd om de parkeerdruk in binnensteden te verminderen.
- Door de inzet van slim parkeer- en mobiliteitsmanagement zal het aantal P&R plaatsen met 50% groeien.

Onzekere factoren

- In mei is de RLI-nota "Van B naar Anders" gepubliceerd.⁵¹ In deze nota wordt geconstateerd dat de eisen aan mobiliteit zijn veranderd onder invloed van verstedelijking, bedreigingen van de leefomgevingskwaliteit en de noodzaak

⁵¹ <https://www.rli.nl/publicaties/2018/advies/van-b-naar-anders>

om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Traditionele oplossingen zoals het aanleggen en verbreden van wegen en het realiseren van extra spoorcapaciteit zijn volgens de auteurs niet langer effectief om de mobiliteit te verbeteren. In de toekomst zal meer gedacht moeten worden in technologische vernieuwingen zoals de voortgaande elektrificatie en automatisering van vervoersmiddelen, de mogelijkheden en de kracht van digitale platforms en deelsystemen. Hoewel in het rijksbeleid in dat kader inmiddels een aantal vernieuwingen is doorgevoerd, blijkt de transitie naar duurzame combinaties van vervoer die gebruik maken van toepasbare technologie en die de reiziger adequaat bedienen, net zoals in andere sectoren, in de praktijk lastig. In de nota wordt gepropageerd dat het Rijk meer moet inzetten op vernieuwing en verduurzaming van bestaande infrastructuur en op de mobiliteitstransitie, terwijl overheden gezamenlijk meer moeten investeren in regionale oplossingen waarbij de bestaande infrastructuur beter en anders wordt gebruikt, en eerder genomen beleidskeuzes moeten heroverwegen.

Verblijfsaccommodaties

Overnachtingen

- Het aantal overnachtingen van buitenlandse gasten neemt in alle logiesvormen toe.
- De grootste toename van overnachtingen door buitenlandse gasten speelt zich af in hotels (vooral bij gasten uit Duitsland, Verenigde Staten en Verenigd Koninkrijk, en in Amsterdam).
- De helft van de groei in hotelovernachtingen door buitenlandse gasten vond plaats in Amsterdam, maar ook een stad als Rotterdam kent een sterke groei. Het aandeel van Amsterdam in het totaal aantal hotelovernachtingen van buitenlanders is constant.
- De sterkste groei van het aantal hotelovernachtingen van buitenlandse gasten doet zich voor bij de 4*-hotels. Terwijl we hier een sterkt groei zien, laat het aantal gasten in 0* tot 2*-hotels een lichte groei zien en is het aantal gasten in 5*-hotels stabiel.
- Aantal zakelijke overnachtingen in hotels neemt sterk toe.
- Het aantal gasten en overnachtingen van AirBnB groeit sterk met name in Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag.

Hotels

- Het aantal hotels in Nederland groeit licht.
- Het aantal hotels in Amsterdam en Utrecht groeit sterk. Per 1 januari 2017 is hier een rem ingesteld op de bouw van hotels.
- Het aantal plannen om buiten Amsterdam hotels te bouwen neemt snel toe, zowel in Randstad als elders in Nederland.

- Hotels maken een verschuiving door naar het luxe segment.
- Het zakelijk aanbod van congres- en vergaderzalen in hotels neemt toe.
- De bezetting van hotels neemt toe, waardoor de prijzen stijgen.
- Na 2020 zal er sprake zijn van een groeiend hotelkamertekort. De verwachting is dat door combinatie groeitempo toerisme en restrictief beleid rond de bouw van nieuwe hotels, de Amsterdamse hotels rond 2024 vol zullen zijn.
- De krapte op de hotelmarkt zal de prijzen van kamers verder doen toenemen afhankelijk van de vraag en prijselasticiteit. Verwacht wordt dat is de groei van het aantal vakantiewoningen zal bevorderen.

AirBnB en B&B

- Het aanbod van AirBnB groeit sterk, evenals haar marktaandeel.
- Verwacht wordt dat de groei van AirBnB verder doorzet maar wel zal afvlakken door restrictief beleid van o.a. Amsterdam. Zo wordt:
 - o Per 1 januari 2019 wordt een rem ingesteld op vestiging B&Bs.
 - o Per 1 januari 2019 wordt de maximale verhuurtermijn van appartementen verder verlaagd.
- De gemiddelde prijzen van AirBnB nemen toe.

Vakantieparken

- Het aantal huisjesterreinen neemt toe.
- Landal en CenterParcs leggen nieuwe vakantieparken aan en vergroten en upgraden bestaande parken. In de jaren daarna zullen nieuwe locaties moeilijk te vinden zijn.

Kamperen

- Het aantal kampeerterreinen neemt af.
- Het aanbod van luxe kamperen groeit. Denk hierbij aan ssafaritenten, boomhutten, boomtenten, luxe stacaravans, maar ook back to basic.

Vermaak

Algemeen

- Eten, drinken, en slapen als een local neemt in populariteit toe, wat onder meer zichtbaar wordt in het groeiende aantal speciale websites.
- De vraag naar actieve (wandel- en fiets) vakanties neemt toe.
- De introductie van verhaallijnen in het Nederlandse marketingbeleid zorgt dat toeristen geattendeerd worden op een breder scala aan Nederlandse attracties en bezienswaardigheden.
- Het aantal plannen voor zwembaden, fitnesscentra en vormen van wellness bereikt recordhoogtes.
- Attractieparken
- De belangrijkste Nederlandse attracties trekken steeds meer buitenlandse bezoekers. Deze zijn allemaal gelegen in en rond Amsterdam.
- Het aanbod van vermaak wordt steeds vaker gecombineerd met het aanbieden van verblijf. Denk daarbij aan attractieparken met verblijfsaccommodatie, waarvan de meeste voorbeelden overigens buiten de Randstad te vinden zijn.
- Verschillende attractieparken hebben flinke uitbreidingsplannen om meer bezoekers te trekken (bv Efteling, Madurodam, Walibi en Toverland), maar dat geldt ook voor de parken in de buurlanden.
- Er zijn enkele nieuwe attractieparken in ontwikkeling, zoals Floriworld in Aalsmeer en Dutch Windmill in Rotterdam.

Retail

- In steden waar veel buitenlandse gasten komen neemt het aanbod van winkels met typisch Nederlandse voedselproducten toe.
- De grote outletcentra in Roermond, Roosendaal en Lelystad (Bataviastad) richten zich voor een belangrijk deel op de buitenlandse markt en investeren in groei en een toename van het aantal bezoekers.
- Nieuw Hoog Catharijne is in 2019 gereed en richt zich nadrukkelijker op de buitenlandse markt.

Evenementen

- In de aanloop naar 2030 staan diverse grote evenementen op stapel, zoals het themajaar rond Rembrandt in 2019, de Floriade in Almere (2022) en het EK Voetbal, met Amsterdam als één van de speelsteden (eveneens 2022).

Nationale Parken

- Er bestaan plannen om de Nationale Parken in Nederland gezamenlijk in de buitenlandse markt te zetten.

Wet- en regelgeving

- Het economisch belang van toerisme neemt verder toe.
- De budgetten bij DMO's staan onder druk.
- De verantwoordelijkheid van DMO's verschuift steeds meer van management en marketing van een bestemming naar het ontwikkelen van een bestemming.
- De Nationale Overheid heeft geen specifiek toeristisch beleid.
- De spreiding van toerisme over het land gaat belangrijker worden.
- Het concept van HollandCity zal verder worden doorontwikkeld.
- Toerisme in Amsterdam wordt aan banden gelegd, denk aan hotels, AirBnB, toeristische winkels, en touringcars.
- Het regeringsbeleid ten aanzien van duurzaamheid zal toerisme steeds meer gaan raken. Denk aan het belasten van vliegen (vliegtax) en het begrenzen van SPL.

Draagvlak

- De bezoekersdruk in Amsterdam en andere hotspots neemt toe, terwijl de ruimte om verder te groeien in Amsterdam beperkt is vanwege de regulering van hotels en AirBnB.
- De voortgaande groei van inkomend toerisme wordt steeds meer een issue. Positieve sentimenten ten aanzien van toerisme komen meer onder druk te staan.
- Dit vraagstuk gaat naar verwachting ook een rol spelen in andere steden en regio's.

Aan dit project werkten mee

Namens European Tourism Futures Institute

- Albert Postma (projectleider)
- Stefan Hartman
- Jasper Heslinga

Namens de onderzoeksafdeling van NBTC

- Marieke Politiek, Team Lead Intell & Insights
- Kees van der Most, voorheen Manager Research
- Remy Vermeire
- Anke ten Velde
- Marieke Politiek
- Selma Oliveira
- Evelien Jonker

Namens het management van NBTC

- Jos Vranken, algemeen directeur
- Conrad van Tiggelen, directeur marketing



Scenariostudie inkomend verblijfstoerisme Nederland

In opdracht van NBTC Holland Marketing

European Tourism Futures Institute

Visiting address : Rengerslaan 8, 8917 DD, Leeuwarden
Postal address : P.O. Box 1298, 8900 CG, Leeuwarden
Phone number : +31 (0) 58 244 1992
Email : info@etfi.eu
Website : www.etfi.eu

