



Aan de Provincie Limburg
T.a.v. het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Datum : 18 december 2018
Betreft : Visie toeristische bedrijfstak Zuid-Limburg op Maastricht Aachen Airport
Cc : Colleges van B&W in Zuid-Limburg, Maastricht Aachen Airport

Geachte mevrouw, meneer,

Recentelijk vernamen wij uit de media dat het Provinciebestuur zich gaat heroriënteren op de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Dit naar aanleiding van de maatschappelijke onrust die in Zuid-Limburg is ontstaan als gevolg van de geluidsoverlast en milieuvervuiling door MAA; nu bijna anderhalf jaar in zijn huidige exploitatievorm.

Wij willen deze fase van heroriëntatie aangrijpen om u te informeren over onze visie op de huidige exploitatie van MAA en u in kennis te stellen van de zorgen die er binnen onze bedrijfstak zijn ontstaan over de huidige exploitatievorm van MAA. Wij doelen specifiek op de negatieve gevolgen van de frequente geluidshinder gedurende de dag en op vroege en late uren. Reeds in november 2017 hebben ook de Heuvelland Hotels en de gemeenten Gulpen-Wittem en Vaals schriftelijk hun zorg over de huidige exploitatie van MAA richting u uitgesproken.

Wij hebben gekozen voor een zorgvuldige en daarmee uitvoerige analyse en standpuntbepaling. In de brief leest u ons standpunt, in de bijlage leest u de onderbouwing die tot dit standpunt leidde. Elk nummer in de brief correspondeert met een hoofdstuk in de bijlage.

1. KERNWAARDEN RECREATIE EN TOERISME IN ZUID-LIMBURG

Onze gasten kiezen op basis van onderzoek van Grontmij/Sweco uit 2010 in meerderheid voor de bestemming Zuid-Limburg vanwege de *natuur en de rust*. Uit het Trendrapport Toerisme Limburg van ZKA uit 2017, blijkt zelfs dat '*rust vinden*' en '*in de natuur verblijven*' op nummer één staan als reden om voor Limburg te kiezen; boven andere bestemmingen in Nederland.

In de stilte van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg valt het lawaai van de vliegtuigen van MAA nog eens extra op. Het lawaai van de vliegtuigen verstoort daarmee de beleving van die natuur en de stilte. Immers, de vliegtuigen van MAA landen en dalen over bekende natuurgebieden, zoals de Bemelerberg, het Gulpdal, het Geuldal, de Vijlenerbossen en Cotessen.

Een vergelijk van de onderstaande twee films, deels genomen op dezelfde locatie (Bemelerberg) toont het effect van de vliegtuigen van MAA op deze natuurbeleving.



De eerste film is de winter promotiefilm van Zuid-Limburg waar de Natura 2000 zone bij Bemelerberg/Schiepersberg prominent wordt getoond met de stilte die hier heerst en de vogels die er opvliegen. Zie minuut 1,12 en 2,07. Link: <https://www.youtube.com/watch?v=uOewTIEvYhY>

De tweede film toont datzelfde gebied, afgelopen zomer, met een vliegtuig van MAA dat overvliegt. Link: <https://www.youtube.com/watch?v=gphnG65P0Rs&feature=share>

De vroege en lawaaierige vluchten wekken letterlijk onze gasten uit hun slaap. Onze gasten krijgen niet de ontspanning die wordt beloofd. De huidige exploitatie van MAA verstoort de zintuiglijke beleving van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, ons Groene Hart.

Onderzoek van de Gezondheidsraad toont daarenboven aan dat stilte (en natuur) steeds belangrijker worden voor de gezondheid van de digitaliserende mens.

Zoals hiervoor reeds aangestipt, blijkt uit de vluchtschema's die wij hebben bekeken, bovendien dat vele vluchten over onze officiële stiltegebieden en Natura 2000 zones gaan. Deze gebieden zijn na zorgvuldige studies ter bescherming van diverse natuurlijke kwaliteiten aangewezen, waaronder stilte. Deze stilte is ook nodig voor het dierenleven aldaar en voor de inwoners uit de steden die er recreëren. Uit onderzoek van Staatsbosbeheer blijkt namelijk dat het vooral ook de inwoners van Zuid-Limburg zijn die deze natuurzones gebruiken om te recreëren.

Wij vragen u om met de nieuwe vergunningsprocedure ook onderzoek te doen naar de gevolgen van de huidige exploitatie van MAA op de natuur in deze kwetsbare gebieden en op de gezondheid van onze recreanten (de stedelijke inwoners), die als gevolg van de huidige exploitatie van MAA dus geen stilte meer kunnen ervaren in de natuur van het Nationaal Landschap, hun Groene Hart.

2. ECONOMISCH BELANG TOERISME & RECREATIE IN ZUID-LIMBURG

Het toerisme is met een *omzet van € 2,2 miljard en 21.063 FTE directe werkgelegenheid* (2017) de economische topsector van Zuid-Limburg. Het toerisme vertegenwoordigt daarnaast met haar ca. **56.000** slaappleaatsen een kleine stad.

Cijfers toerisme Zuid-Limburg:

	2016-2017
Overnachtingen Nederlanders	4,8 miljoen
Overnachtingen buitenlanders	1,5 miljoen
Overnachtingen totaal	6,3 miljoen
Aantal buitenlandse gasten	537.000
Bestedingen	2,2 miljard
Werkgelegenheid	21.063
% van totale werkgelegenheid (Landelijk = 6,2%)	7,8%



Accommodaties	2016 - 2017
Hotels, B&B's en pensions	15.556 slaappleaatsen 286 accommodaties
Vakantieparken	102 vakantieparken 10.451 slaappleaatsen
Campings (*)	76 campings 26.702 slaappleaatsen
Groep accommodaties	32 groep accommodaties Ca. 1672 slaappleaatsen

Bron: Toeristische Trendrapportage Provincie Limburg

(*) Vooral voor de **76 campings** is lawaai dramatisch. Tenten en caravans zijn niet voorzien van geluidsisolatie.

Het toerisme als bedrijfstak kent bovendien een hoog multipliereffect. Dat wil zeggen dat veel bedrijven indirect (nog) bestaansrecht ontleen aan de toeristische activiteit. Denkt u aan supermarkten, bakkers, slaggers, modewinkels, automatiseerders, accountants, boekhouders, groenbedrijven, etc. 75% van onze gasten is Nederlander en 25% buitenlander.

Het toerisme is verder een van de oudste bedrijfstakken van Zuid-Limburg en is medeverantwoordelijk voor het onderhoud van het landschap en van monumenten (die vaak een toeristische functie hebben). Door onze sterke toeristische sector kent Zuid-Limburg amper verloedering van cultureel erfgoed. Ook sponsoren toeristische bedrijven verenigingen in kleine kernen en leveren daarmee een bijdrage aan de sociale cohesie op het platteland.

Daarnaast brengt het toerisme via zijn voorzieningen (routes, restaurants, attracties, evenementen) ook geluk voor de inwoners.

3. HET TOERISME IN HET HEUVELLAND: DE BASIS VAN HÉÉL TOERISTISCH ZUID-LIMBURG

De vliegtuigen van MAA dalen en stijgen in meerderheid boven het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, boven het Groene Hart van Zuid-Limburg dus. Daarom zoomen wij op deze plaats nader in op dit gebied.

En het is juist in dit door MAA zwaarbelaste Nationaal Landschap Zuid-Limburg waar het zwaartepunt ligt van de toeristische economie in Zuid-Limburg. In de noordelijke en zuidelijke heuvellandgemeenten worden namelijk ca. **3,8 miljoen overnachtingen** per jaar gerealiseerd. Dit is **60% van het totaal** van 6,3 miljoen overnachtingen in Zuid-Limburg. Door hun relatief lange verblijfsduur zijn deze 'heuvellandgasten' bovendien van **economisch belang** voor de detailhandel en horeca in Maastricht en voor de attracties in Parkstad.

In de vijf zuidelijke heuvelland gemeenten Valkenburg aan de Geul, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Vaals (en in mindere mate Meerssen) is zelfs sprake van een **mono-economie**, waarbij gemiddeld **een kwart van de bevolking** direct in het toerisme werkt (landelijk 6,2%). Dat zijn **4.720 FTE**. Let wel, deze 4720 FTE zijn pure toeristische banen (verblijf, attracties, horeca, e.a.). Detailhandel, funshopping, toelevering en toeristische oproepkrachten zitten niet in deze cijfers.



Ook de boeren in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg zijn voor een deel afhankelijk van het toerisme, daar velen een boerderijcamping, een B&B, een vakantiewoning of een boerderijwinkel exploiteren. Zie ook het volgende artikel in De Limburger: https://www.limburger.nl/cnt/dmf20181214_00084568/limburgse-agrarier-drijft-graag-eigen-winkeltje. De toeristische activiteit is een aanvulling op het inkomen van de boeren. De boeren zijn vervolgens weer belangrijk voor het onderhoud van karakteristieke landschapselementen, zoals hagen en graften. Ook de stille toeristische locaties van de boeren zijn gevoelig voor de geluidsoverlast van MAA.

4. DE HUIDIGE EXPLOITATIE VAN MAA

Er wordt met regelmaat gesteld dat MAA met zijn huidige exploitatie belangrijk zou zijn voor het toerisme. Deze stellingname blijkt niet uit feiten. Wij delen die mening dan ook niet. De huidige wijze van exploitatie van MAA is gebouwd op vracht, Corendon en Ryan Air. Zowel Corendon als Ryan Air zijn prijsvechters en zijn actief in het **uitgaande** toerisme. Deze bedrijven hebben amper toegevoegde waarde voor de toeristische economie van Zuid-Limburg. Corendon en de zware lawaaierige vrachtcarriers met o.a. de vroege en late tijdstippen waarop deze vliegen, zijn echter wel een actuele en potentiële **bedreiging** voor het toerisme in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Corendon wil overigens persé al vanaf 06.00 uur vliegen om zo 2x op één dag naar haar bestemmingen in het zuiden op en neer te kunnen vliegen, zodat er dan een optimaal rendement op haar toestellen wordt gerealiseerd.

TEFAF

Er wordt gemeld dat de kunstbeurs TEFAF de 'harde voorwaarde' heeft gesteld dat er een directe lijnvlucht vanaf MAA moet komen. Zo niet dan vertrekt de TEFAF. De TEFAF wordt zoals instrument gebruikt om de overlast voor de toeristische sector in het Nationaal Landschap te legitimeren. Allereerst willen wij duidelijk stellen dat wij met u van mening zijn dat de TEFAF belangrijk is voor het luxe toerismesegment in Zuid-Limburg. Wij zijn ook verheugd dat de TEFAF in december 2017 voor tien jaar heeft bijgetekend.

Echter, in het raadsvoorstel inzake de bijdrage Gemeente Maastricht aan de TEFAF lezen wij dat er sprake is van een 'inspanningsverplichting' om vanaf MAA een hub met een internationale luchthaven te realiseren. Er staat letterlijk: "*De provincie maakt zich sterk voor een hub verbinding van MAA.*" Dit is iets anders dan een 'harde voorwaarde'. Daarnaast blijkt niet voor welke periode (alleen maart?) die hub gewenst is en met welke frequentie (hoe vaak per dag?). Zie:

[https://www.maastrichtbeleid.nl/beleidsinformatie/Openbare%20raadsinformatiebrieven%20\(RIB\)/2017/12/13/Verlenging%20kontrakt%20Tefaf/Verlenging%20contract%20Tefaf](https://www.maastrichtbeleid.nl/beleidsinformatie/Openbare%20raadsinformatiebrieven%20(RIB)/2017/12/13/Verlenging%20kontrakt%20Tefaf/Verlenging%20contract%20Tefaf)

Verder wordt er ook met regelmaat gesteld, dat MAA belangrijk is voor de privéjets van exposanten en bezoekers van de TEFAF. Ook hier is een nuance op zijn plaats. Immers, ook Airport Bierset biedt faciliteiten voor privéjets. En Airport Bierset is volgens de ANWB-routeplanner slechts 15 minuten verder rijden van het MECC dan MAA. Wij kunnen ons amper voorstellen dat 15 minuten verder rijden voor de TEFAF-exposanten en bezoekers een breekpunt kan zijn in een keuze voor al dan niet MECC Maastricht.



Feitelijk wordt gezegd: om een hub voor de 2 weken voor de TEFAF te financieren, moeten wij een luchthaven exploiteren met zware vrachtvliegtuigen en Corendontoestellen die het hele jaar door vanaf 06.00 uur in de ochtend tot 23.00 in de avond (vaak zelfs nog later) over het Nationaal Landschap vliegen en gasten en inwoners uit hun slaap houden. U begrijpt dat hier twee zaken met elkaar verbonden worden die geen verbinding met elkaar hebben.

De Koninklijke weg die wij in deze voorstellen, is dat wij in de regio met alle partners samen kijken hoe invulling gegeven kan worden aan de mobiliteitswens van de TEFAF en hoe de partners deze wens vervolgens gaan financieren. De TEFAF gebruiken als legitimatie voor de huidige exploitatie met vroege en zware vracht- en Corendonvluchten vinden wij niet wenselijk en ook niet productief voor een zuivere discussie.

MECC

Hetzelfde geldt voor de relatie van MAA met het MECC. MAA zou essentieel zijn voor het MECC. In een presentatie van E'til uit februari 2014 wordt zelfs gesteld dat er geen MECC meer zou zijn zonder MAA. Wij kunnen deze uitspraken niet koppelen aan de feiten. Immers, er zijn al vele jaren géén lijnvluchten naar en van MAA. Er is bovendien geen relatie tussen de huidige vrachtextploitatie van MAA en de Corendon vakantievvluchten met een congrescentrum zoals het MECC.

Desondanks kunnen we in de media lezen dat er de laatste jaren sprake was van een positieve ontwikkeling bij het MECC (meer bezoekers, meer omzet). Wij concluderen daaruit dat die positieve ontwikkeling zonder ondersteuning van MAA (of een hub) tot stand is gebracht. De recente groeicijfers van het MECC ontkrachten daarmee de uitspraak van het E'til dat het MECC niet kan bestaan zonder MAA.

Over de bereikbaarheid via de lucht is het MECC op zijn website eveneens positief. Er wordt gemeld dat het MECC beschikt over maar liefst 8 internationale luchthavens die binnen één uur liggen.

Footloose versus plaatsgebonden

MAA werkt voornamelijk met bedrijven die *footloose* zijn en zo weer kunnen vertrekken (Exploitant, Corendon, Ryan Air, vrachtcarriers).

Het toerisme daarentegen is geworteld in Zuid-Limburg (= plaatsgebonden) en kan niet zomaar vertrekken als negatieve ontwikkelingen dit vragen. Het toerisme is daarmee een kwetsbare bedrijfstak. Daarnaast is het toerisme gevoelig voor ontwikkelingen van buitenaf.

Onze grootste zorg is dat ons imago van natuur, stilte en rust wordt aangetast door de activiteiten van MAA. Een dergelijk proces kan in de huidige tijd van hypes en social media snel gaan. Mocht onze reputatie als stille (natuur-)regio verloren gaan vanwege het vliegtuiglawaai, dan krijgen wij dat niet meer gerepareerd en raakt onze sector in een crisis.

Een crisis in het toerisme zal gezien de omvang van onze bedrijfstak héél Zuid-Limburg raken.



Duiding strategisch belang vracht voor Limburg

Uit het rapport 'Economische Onderbouwing Groeiambities Maastricht Aachen Airport' van 25 augustus 2016 door Buck Consultants International (opdrachtgever was Maastricht Aachen Airport) constateren wij dat 'vracht' weliswaar bedrijfseconomisch interessant is voor de exploitant van MAA, maar **niet** voor de bedrijven in Zuid-Limburg. Door MAA wordt een ander beeld geschetst.

5. DE WERKGELEGENHEID OP DE LUCHTHAVEN VERGELEKEN MET HET TOERISME

In onderstaande schema ziet u de omzet, het absolute aantal en het percentage werkgelegenheid van het totaal in Zuid-Limburg bij MAA en in het toerisme:

Sector	Omzet	Absoluut aantal FTE	% directe werkgelegenheid van totaal in Zuid-Limburg
MAA-organisatie (MAABI, 2018)	€ 19 miljoen (2017)	174	0,07%
MAA Luchthavencluster incl. MAA (2014 E'til)		325	0,1%
Toerisme (Trendrapport 2017)	€ 2,2 miljard (2017)	21.063	7,8%

In de genoemde 21.063 toeristische FTE zitten géén oproepkrachten en géén toelevering. De toeristische sector genereert forse belastinginkomsten voor gemeenten, met name op het platteland. Alleen al de toeristenbelasting levert de gemeenten in Zuid-Limburg per jaar ca. **€ 9 miljoen** op.

Vergelijk hotel

1 middelgroot hotel-restaurant heeft **ca. 50 FTE** in dienst en heeft een omzet van ca. € 4 miljoen. **4** grotere hotel-restaurants hebben dus samen ca. **200 directe banen (FTE)**.

Zuid-Limburg telt **256 hotels** (exclusief B&B).

44% van al deze hotels liggen in de vijf zuidelijke heuvelland gemeenten (Hotelmarkt Onderzoek door ZKA 2018), in het Nationaal Landschap dus. Dit betekent dat **44% van alle hotels in Zuid-Limburg bedrijfseconomisch risico** lopen door de lawaaierige vluchten van MAA.

Het toerisme is een bedrijfstak met **een hoge regionale omzetwaarde**. Dit betekent dat het toerisme een verhoudingsgewijs hoge lokale productie genereert (bijv. lokale bakkers die vlaaien leveren aan de lokale hotels).

De logistiek kent verhoudingsgewijs een lage regionale omzetwaarde. Voorbeeld: de bloemen die via Emirates bij MAA worden ingevlogen, worden geproduceerd in Kenia en verwerkt op in Aalsmeer. MAA is alleen verantwoordelijk voor de overslag op vrachtauto's nadat het vliegtuig is geland. Er is - los van een mogelijk transport van Maastricht naar Aalsmeer via een Limburgs vrachtautobedrijf - geen verdere 'productie' in Limburg.



Gezien de enorme omvang van de toeristische sector (met name in het Nationaal Landschap) hebben kleine mutaties in aantallen gasten gelijk grote gevolgen voor de economie.

De banen in het toerisme zijn toekomstbestendig en amper gevoelig voor robotisering. Dit in tegenstelling tot de banen in de logistiek.

6. HET RISICO VAN MASSADYNAMIEK ROND KLACHTEN

Het is complex om uitputtend duiding te geven aan de aard en de omvang van het groeiend aantal klachten van inwoners over MAA. Er zijn binnen het huidige systeem van klachtenverzameling rond MAA-hobbels te nemen voor de potentiële klager.

Onze zorg als toeristische bedrijfstak is dat boze inwoners rond het thema '*geluidsoverlast & fijnstof door MAA*' een *massadynamiek* gaan realiseren die tot grote reputatieschade voor Zuid-Limburg leidt. Een dergelijke (online) mediahype is gevaarlijk voor onze sector.

Massamedia-dynamiek rond de geluidsoverlast en - niet te vergeten - ook de fijnstofuitstoot van MAA, kan er dus toe leiden dat Zuid-Limburg steeds meer geassocieerd gaat worden met vliegtuiglawaai en vieze lucht. Dit kan onze reputatie van rust & natuur aantasten en leidt tot een neergang in het bezoek. Reputatieschade is communicatief moeilijk te repareren.

Wij zijn als toeristische bedrijfstak vooral zo gevoelig voor deze massadynamiek daar 75% van onze overnachtende gasten Nederlanders zijn. Wij signaleren dat massamedia dynamiek rond MAA, geïnitieerd door onze boze inwoners, zich nu al aftekent. Zie de recente publicaties, zoals de uitzending van Nieuwsuur op dinsdag 4 december 2018.

Zie: <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2262050-provincie-grijpt-in-op-maastricht-aachen-airport-na-klachten-omwonenden.html>

Wanneer er gesproken wordt over het groeiend aantal klachten over MAA en de klachten van toeristische gasten wordt o.a. de reactie gegeven dat er "eind jaren negentig" veel meer vluchten waren en dat het toerisme daar destijds "geen last van heeft gehad".

Wij beschikken helaas niet over de cijfers van MAA van twintig jaar geleden en kunnen dus ook niet zien wáár werd gevlogen, hoe laat, hoeveel en met welke toestellen. Wel kunnen wij u meegeven dat zich in die twintig jaar een revolutie heeft voltrokken in onze bedrijfstak en dat onze gasten van nu andere zijn dan onze gasten van twintig jaar geleden. Onze huidige Nederlandse gasten zijn vooral welvarende babyboomers. Deze komen voor de rust en de natuur (zie hiervoor), vinden duurzaamheid belangrijk en eisen kwaliteit. Vliegtuiglawaai past niet binnen hun set aan verwachtingen.



7. DE RISICO'S VOOR LIMBURG BIJ VOORTZETTING VAN DE HUIDIGE EXPLOITATIE VAN MAA

Door een continuering of zelfs verdere groei van MAA in zijn huidige exploitatievorm met vracht en Corendon kan één van de belangrijkste én oudste economische sectoren van Limburg aangetast worden.

We moeten ons daarbij beseffen dat er géén alternatief is voor het toerisme in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Industrie en zakelijke dienstverlening zijn niet mogelijk vanwege de beschermde status van het gebied en de landbouw verkeert –zoals u wellicht weet- ook in transitie. We moeten ons ook realiseren dat al een kleine neergang in onze economisch grote toeristische bedrijfstak (€ 2,2 miljard omzet, 21.063 directe FTE in 2017) tot negatieve economische gevolgen leidt voor Zuid-Limburg.

Door de plaatsgebonden aard van het toerisme is bijsturen moeilijk als de neergang inzet.

8. DE GROEIENDE POPULARITEIT VAN 'EEN DUURZAME WERELD'

Wij signaleren dat schone lucht en de aanwezigheid van natuur en stilte in het huidige digitale tijdperk een groeiende waardering van burgers krijgen. Binnen deze duurzame revolutie is de luchtvaart (lawaai, CO2 uitstoot) inmiddels volop onderwerp van een maatschappelijke én politieke discussie. Duurzaam vervoer heeft de toekomst en past ook beter bij de duurzame ambities van (Zuid-)Limburg als *Green Destination*.

9. TOEKOMSTPERSPECTIEF LUCHTHAVEN MAA

Wij zijn niet voor sluiting van MAA. Wij willen samen met u onderzoeken welke ontwikkeling van onze luchthaven het toerisme wél kan versterken. Genoemd is een hub-verbinding met een internationale luchthaven, waardoor MST (Maastricht Aachen Airport) in alle boekingsystemen verschijnt. Hierdoor kunnen wij onze positie op de internationale congresmarkt versterken. Daarnaast denken wij aan het opbouwen van een kenniseconomie met UM en RWTH rond duurzame luchtvaart en mobiliteitsalternatieven.

Wij realiseren ons dat dit alles geld kost en dat onze insteek een grotere uitdaging is dan de huidige formule van vliegvracht, Corendon en Ryan Air. Een nieuw type MAA vraagt om geld, moed en doorzettingsvermogen van alle partners in Zuid-Limburg. Wij willen hier graag samen met u aan werken.

10. DE OVERLAST VAN AIRPORT BIERSET

Ofschoon Airport Bierset slechts zijdelings een onderdeel is van uw afweging inzake MAA, willen wij via dit schrijven ook nadrukkelijk aandacht vragen voor dat dossier. Wij vernemen van onze ondernemers aan de zuidgrens van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg dat zij veel overlast ondervinden van deze luchthaven, temeer ook daar vanaf Bierset 's nachts gevlogen mag worden. Wij willen u vragen om bij het Rijk lobby te plegen voor herstel van de afspraken van vóór 2013.



AFSLUITEND:

Wij hopen dat u onze visie ter harte neemt en dat u er zorg voor draagt dat de vracht- en Corendonvluchten worden afgebouwd en zeker niet verder groeien (zoals recentelijk werd aangekondigd in De Limburger).

Wij hopen ook dat u ons aanbod accepteert en samen met ons wilt investeren in een luchthaven die ook ons als toeristische bedrijfstak versterkt.

Via MAA speculeren met de toekomst van onze bedrijfstak achten wij onverantwoord.

Met vriendelijke groeten,

RECRON
Ivo Gelsing
Regiomanager Limburg

Koninklijk Horeca Nederland
Guido Kreuzer
Voorzitter KHN Zuid-Limburg

St. VVV Zuid-Limburg
Any Niewierra,
Algemeen Directeur

Contact:

De heer Ivo Gelsing, regiomanager RECRON-Limburg, is de woordvoerder voor het dossier MAA namens de drie bovengenoemde organisaties.

U kunt de heer Ivo Gelsing bereiken op:

M: 06 53 72 01 12

E: Gelsing@recron.nl

Utrechtseweg 75, 3702 AA Zeist



BIJLAGEN/TOELICHTING

**Bij brief van HISWA-RECRON, Koninklijke Horeca Nederland en VVV Zuid-Limburg inzake MAA
dd. 13 december 2018**

Profiel Recron, Koninklijke Horeca Nederland en VVV Zuid-Limburg

- RECRON is de belangenbehartiger van dag- en verblijfsrecreatie en telt in Limburg ruim 100 aangesloten leden. Meer informatie: www.recron.nl.
- Koninklijke Horeca Nederland is dé branchevereniging voor de horeca en maakt zich sterk voor een professionele en vooral toekomstbestendige horeca. KHN telt in Limburg 1.900 leden. Meer informatie op www.khn.nl/ regio-zuid-limburg
- Stichting VVV Zuid-Limburg bevordert het toerisme in en naar Zuid-Limburg en telt 900 contribuanten en 18 aangesloten gemeenten (exclusief Maastricht, inclusief Echt-Susteren). Meer informatie op: <https://corporate.vvvezuidlimburg.nl/over-ons/>.

Samen vertegenwoordigen wij het toeristisch recreatieve bedrijfsleven in Zuid-Limburg.

De onderstaande hoofdstukken corresponderen met de 'hoofdstukken' in de voornoemde brief.

1. KERNWAARDEN RECREATIE EN TOERISME ZUID-LIMBURG

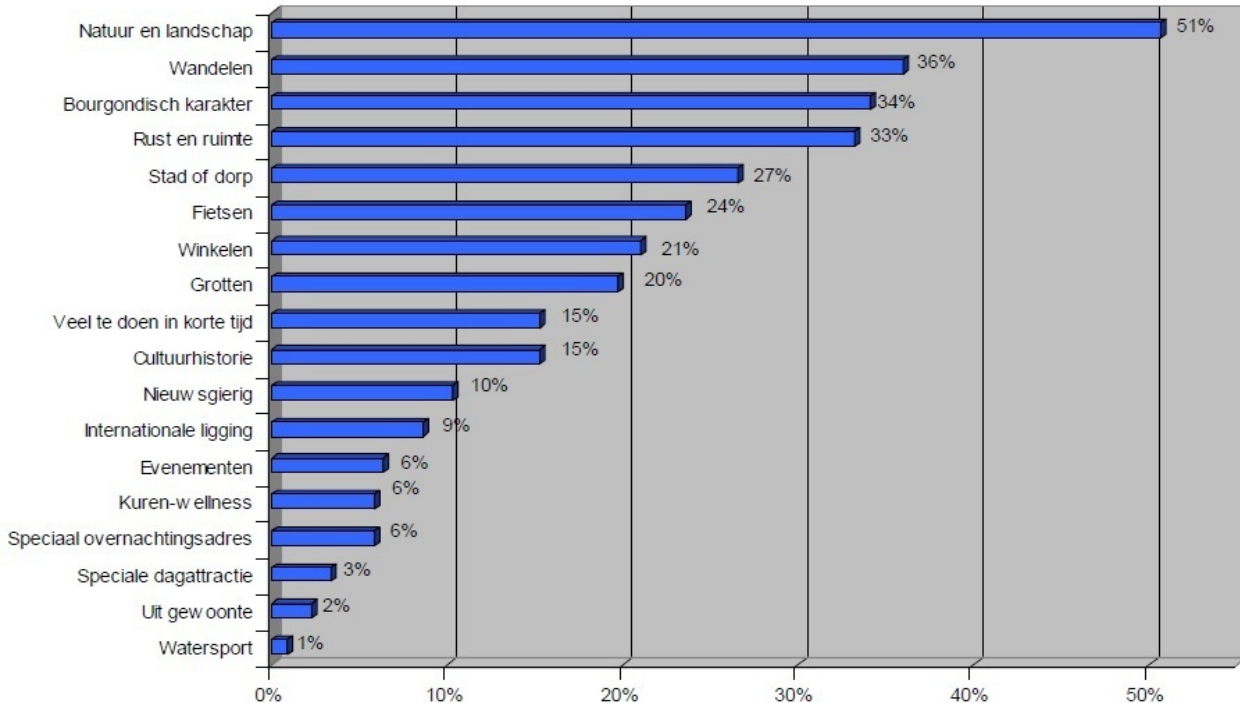
Waarom komen gasten naar Zuid-Limburg? Voor de natuur, de rust en de stilte!

De toeristische economie van (Zuid-)Limburg is primair gebouwd is op onze **natuur & landschap, op rust & ruimte** en op activiteiten die mensen in dat landschap kunnen ondernemen, zoals wandelen en fietsen.

Uit zowel het Imago-onderzoek Limburg dat werd uitgevoerd door Grontmij/Sweco in 2010 als uit het meer recente Trendrapport Toerisme Limburg dat in 2017 werd uitgevoerd door ZKA blijkt dat rust en natuur de nummer 1 motivatie zijn om te kiezen voor Limburg.

Het belang van ons landschap en onze natuur wordt inmiddels ook onderkend door uw Provincie en leidde tot investeringen in het **Nationaal Landschap Zuid-Limburg**.

Motivatie van gasten om naar (Zuid-)Limburg te komen



Bron: Grontmij/Sweco 2010

In de stilte van het Nationaal Landschap valt lawaai extra op

De aantasting van deze stiltebeleving van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en de aldaar gelegen gouden natuur (veelal Natura 2000) en officiële stiltegebieden staat haaks op het advies van de Gezondheidsraad uit 2006 dat stelt dat Nederlanders mede door de digitalisering steeds meer behoefte krijgen aan natuur en stilte en dat overheden deze zoveel als mogelijk moeten creëren en in hun beleidskeuzes duidelijke afwegingen moeten maken over een eventuele aantasting van die stilte.

Link naar het rapport van de Gezondheidsraad over het belang van gebieden met stilte:

<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2006/07/04/stille-gebieden-en-gezondheid>

In 2017 verscheen daarop een volgend onderzoek over het belang van groen voor inwoners van stedelijke agglomeraties. Hierin wordt het belang van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg voor de gezondheid van de Zuid-Limburgers geëvalueerd:

<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2017/06/15/gezond-groen-in-en-om-de-stad>

Wij willen u vragen om bij de nieuwe procedure rond de vergunning voor MAA ook deze stilteafweging te maken en daarmee dus het vliegen over de stiltegebieden en over het Nationaal Landschap Zuid-Limburg in te perken.

Op basis van een evaluatie van de geluidsbelasting in stiltegebieden zal immers, bij ongewijzigd beleid, in het jaar 2030 28% van het oppervlak van stiltegebieden en 59% van gebieden voor natuur en recreatie aangetast zijn door lawaai van vooral weg- en vliegverkeer (Jabben et al., 2002).



Dit is een gevaarlijke ontwikkeling. Immers, mensen nemen hun omgeving waar met alle zintuigen. Dus door de kijken, te voelen, te proeven, te ruiken en te horen. Het totaal van deze zintuigelijke waarnemingen heet 'een beleving'.

Provincie Limburg investeert op dit moment fors in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg om te komen tot een optimale zintuigelijke beleving voor inwoners en gasten van onze prachtige natuur. Echter, tegelijkertijd zorgt de huidige exploitatie van MAA ervoor dat die investering weer teniet wordt gedaan. Immers, de belangrijkste vliegroute van en naar het zuiden (meeste vliegverkeer) gaat pal over het Nationaal Landschap Zuid-Limburg én over de meest iconische natuurgebieden van Zuid-Limburg én Nederland. De denken valt aan Bemelerberg, het Ravensbos, het Gerendal, het Gulpdal, het Geuldal, de Vijlenerbossen en Cotessen. Hier, in deze hoogwaardige natuurlijke zones worden twee belangrijke zintuigelijke waardes met de luidruchtige vliegtuigen en de uitstoot van fijnstof aangetast, namelijk het 'horen' en het 'ruiken' (dit laatste in de directe nabijheid van MAA).

Wij moeten ons hierbij realiseren dat juist in dit iconische Nationaal Landschap Zuid-Limburg een overvliegend vliegtuig tot een grotere verstoring van de stiltebeleving leidt dan boven een stad, waar altijd menselijk omgevingsgeluid te horen is. Denk aan auto's, bussen e.d. Kortom: de stijgende en dalende vliegtuigen komen extra hard 'binnen' in ons Nationaal Landschap. En het is juist in ons Nationaal Landschap waar het zwaartepunt van onze toeristische economie ligt. Een economie die gebouwd is op natuurbeleving en rust.

Daar veel vluchten vroeg in de ochtend (rond 06.00uur) en laat in de avond (23.00) met lawaai over het Nationaal Landschap vliegen, worden onze gasten door dit sterk afwijkende en harde geluid in hun slaap gewekt en komen ze aldus niet tot rust. Ze ontspannen niet. En juist dit ontspannen en lang uitslapen is de bedoeling van hun verblijf (zie schema hiervoor). Kortom: wij leveren als toeristische bedrijfstak niet meer het 'product' (rust) dat wij onze gasten beloven. Dit kan niet zonder gevolgen blijven. Gasten gaan uiteindelijk op deze teleurstelling reageren door ons niet meer te bezoeken.

Zoals hiervoor reeds aangestipt, blijkt uit de vluchtschema's die wij hebben bekeken, bovendien dat vele vluchten over onze officiële stiltegebieden en Natura 2000 zones gaan. Deze gebieden zijn na zorgvuldige studies ter bescherming van diverse natuurlijke kwaliteiten aangewezen, waaronder stilte. Deze stilte is ook nodig voor het dierenleven aldaar en voor de inwoners uit de steden die er recreëren.

Wij vragen u om met de nieuwe vergunningsprocedure ook onderzoek te doen naar de gevolgen van de huidige exploitatie van MAA op de natuur in deze kwetsbare gebieden.

Films ter illustratie

Graag laten wij u op deze plek kennis maken met twee films:

De eerste film is de winter promotiefilm van Zuid-Limburg waar de Natura 2000 zone bij Bemelerberg/Schiepersberg prominent wordt getoond. Wij beloven de kijker een unieke stilte, die wordt geaccentueerd door de vogels die er opvliegen. Zie minuut 1,12 en 2,07.

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=uOewTIEvYhY>

De tweede film toont datzelfde gebied, afgelopen zomer, met een vliegtuig van MAA dat overvliegt.

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=gphnG65P0Rs&feature=share>



Wij hopen dat uit het bekijken van beide films duidelijk wordt hoe ingrijpend de exploitatie van MAA in strijd is met dátgene wat wij als sector verkopen en dátgene wat onze gasten bij ons denken te vinden.

De huidige exploitatie van MAA verstoort feitelijk de zintuigelijke beleving van ons Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

2. ECONOMISCH BELANG TOERISME & RECREATIE IN ZUID-LIMBURG

Graag nemen wij u mee naar de cijfers die het economische belang van onze bedrijfstak duiden. In het onderstaande schema treft u een overzicht aan van het aantal verblijfsaccommodaties in onze sector. De boerderij campings en particuliere vakantiewoningen zitten niet in deze getallen. Ook deze zijn vooral in ons Nationaal Landschap zwaar vertegenwoordigd.

Cijfers toerisme Zuid-Limburg:

	2016-2017
Overnachtingen Nederlanders	4,8 miljoen
Overnachtingen buitenlanders	1,5 miljoen
Overnachtingen totaal	6,3 miljoen
Aantal buitenlandse gasten	537.000
Bestedingen	2,2 miljard
Werkgelegenheid	21.063
% van totale werkgelegenheid (Landelijk = 6,2%)	7,8%

Accommodaties	2016 - 2017
Hotels, B&B's en pensions	15.556 slaappleatsen 286 accommodaties
Vakantieparken	102 vakantieparken 10.451 slaappleatsen
Campings (*)	76 campings 26.702 slaappleatsen
Groep accommodaties	32 groep accommodaties Ca. 1672 slaappleatsen

Bron: Toeristische Trendrapportage Provincie Limburg

(*) Vooral voor de 76 campings is lawaai dramatisch. Tenten en caravans zijn niet voorzien van geluidsisolatie.

In totaal telt Zuid-Limburg dus ca. 55.000 slaappleatsen voor gasten, exclusief particuliere vakantiewoningen. Wij schatten dat hier toch ook gauw 1.000 slaappleatsen zijn.

Zuid-Limburg telt dus naar schatting zeker ca. **56.000 slaappleatsen** voor gasten. Bij een volledige bezetting groeit Zuid-Limburg dus qua tijdelijke inwoners met het aantal van **een middelgrote stad**. Het mag duidelijk zijn deze 'tijdelijke inwoners', ofwel onze gasten, op het aantal van ca. 600.000 inwoners in Zuid-Limburg een substantiële economische én maatschappelijke werking hebben.



Deze ‘middelgrote stad’ aan tijdelijke inwoners is namelijk direct verantwoordelijk voor een belangrijke economische motor van Zuid-Limburg: het toerisme. Immers, samen met de miljoenen dagtoeristen uit binnen- en buitenland zorgen deze gasten voor een *directe* omzet van **€ 2,2 miljard euro** (exclusief funshopping). Een astronomisch bedrag waarin de *indirecte* omzet, dus die van de vele toeleveringsbedrijven zoals bakkers, slagers, supermarkten, modewinkels, groenteboeren, automatiseerders, schoonmaakbedrijven, accountants, groenbedrijven, beveiligers, etc. nog niet eens opgenomen is.

Echter, niet alleen economisch is het toerisme de kracht van Zuid-Limburg. Onze relatief weinig vervuilende bedrijfstak heeft ook een groot effect op de uiterlijke verschijningsvorm van Zuid-Limburg (het landschap & gebouwen) en onze sociale structuren, zoals hierna blijkt.

De toeristische bedrijfstak is met name verantwoordelijk voor:

- Zuid-Limburg heeft een hoge dichtheid aan (Rijks)monumenten die ons landschap en straatbeeld kleuren. Vele van deze honderden monumenten worden in stand gehouden via een toeristische functie. Denk maar aan de talloze kastelen, kerken, vakwerkhuizen en boerderijen die via onze bedrijfstak een nieuw leven kregen en niet verloren gingen. Mocht het toerisme in een crisis raken, gaat ook het onderhoud van deze monumenten verloren en wordt de regio geconfronteerd met verloedering van haar cultureel erfgoed.
- Onze sector financiert via belastingen mee in de vele wandel-, fiets-, ruiters-, en mountainbikeroutes in Zuid-Limburg waar ook onze burgers gebruik van maken. Voorbeeld: de toeristische bedrijfstak genereert alleen al bijna € 9 miljoen aan toeristenbelasting.
- Onze gasten zijn er verantwoordelijk voor dat voorzieningen in kleine kernen behouden blijven. Denk maar aan de dorpssupermarkten, pinautomaten, postkantoren, bakkers, slagers, etc. Zonder onze gasten zouden onze dorpen verworpen tot saaie forensenwijken.
- Onze sector is een van de belangrijkste sponsors van de evenementen van onze verenigingen. Én onze gasten zijn natuurlijk ook de bezoekers van de talloze festiviteiten die onze harmonieën, fanfares en schutterijen organiseren. Wij vervullen dus als bedrijfstak een belangrijke rol in de sociale cohesie van met name de kleine kernen in Zuid-Limburg.
- Maar ook in de steden vervullen wij onze rol. Denk maar aan Parkstad Limburg dat via de lijn van toerisme een nieuwe economie en een nieuw profiel opbouwde en hiermee zelfs de Oscar onder de toeristische prijzen won: de WTTTC Tourism for Tomorrow Award.
- In de toekomst is het de toeristische bedrijfstak die het dalende bezoek aan binnensteden en daarmee het dalende bezoek aan de detailhandel moet kantelen. Niet voor niets bezinnen onze grote gemeenten zich over meer toeristische dynamiek en ‘attracties’ in binnensteden.
- Het is de economische waarde van onze sector die ertoe leidt dat wij collectief investeren in ons Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Het toerisme levert mede de randvoorwaarde voor het onderhoud van het landschap en onze natuur. Een natuur die essentieel is voor de gezondheid van onze inwoners. Zie daartoe ook het rapport van de Gezondheidsraad van juni 2017.

Wij durven te stellen dat wanneer de toeristische bedrijfstak gaat niezen, dat héél Zuid-Limburg gaat hoesten. Onze vele kleine ondernemers houden Zuid-Limburg gelukkig en gezond.



3. HET TOERISME IN HET HEUVELLAND: DE BASIS VAN HÉEL TOERISTISCH ZUID-LIMBURG

Het toerisme in het Heuvelland: de kurk waar héél toeristisch Zuid-Limburg op drijft!

Zuidelijk heuvelland = Meerssen, Valkenburg aan de Geul, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals
Noordelijk heuvelland = Beekdaelen (per 1/1/2019), Voerendaal en Simpelveld

MAA zorgt met name voor overlast in het zuidelijke en noordelijke Heuvelland, in het **Groene Hart** van Zuid-Limburg dus. Daarom willen we op deze plaats graag nader inzoomen op dit gebied, met het accent op het zuidelijk heuvelland, daar hier de historie en het zwaartepunt van de toeristische economie in Zuid-Limburg ligt.

Het zuidelijk Heuvelland is het gebied waar het toerisme in Nederland begon. De toeristische economie startte al in 1853 en is inmiddels onlosmakelijk verbonden met het DNA van onze provincie. Wie aan Limburg denkt, denkt vaak aan datgene wat wij als bedrijfstak voortbrachten en nog steeds 'maken'.

In het zuidelijk heuvelland is sprake van een toeristische mono-economie

In de onderstaande cijfers zit alleen het pure toerisme (hotels, attracties, horeca, e.a.). Geen detailhandel of toelevering. Deze aanvullende banen zijn echter fors in het toerisme, een sector die per definitie een hoge multiplier kent.

Directe werkgelegenheid in het toerisme in het heuvelland

Gemeente	% werkgelegenheid in toerisme	Aantal FTE in toerisme
Valkenburg aan de Geul	33,1%	2.110
Vaals	30,5%	720
Gulpen-Wittem	22,0%	930
Eijsden-Margraten	9,5%	660
Meerssen	5,9%	300
Totaal		4.720 FTE in toerisme

Bron: trendrapport Toerisme Provincie Limburg 2015

Rekening houdend met de multiplier die het toerisme kent, mag gesteld worden dat er in deze zuidelijke heuvelland gemeenten (m.u.v. Meerssen) vrijwel sprake is van een mono-economie rond toerisme. Deze mono-economie maakt de heuvellandgemeenten extreem kwetsbaar voor negatieve ontwikkelingen van buitenaf.

De huidige wijze van exploitatie van MAA met zware en lawaaierige vrachtluchten en met vluchten van Corendon aan de randen van de nacht (vanaf 06.00 uur en tot 23.00 uur –vaak zelfs later-) mag gezien worden als een negatieve ontwikkeling die een feitelijke bedreiging vormt voor de toeristische economie en daarmee ook de sociale stabiliteit in het heuvelland.



Het belang van het zuidelijke Heuvelland voor héél Zuid-Limburg

Wanneer het toerisme in het heuvelland krimpt door de huidige wijze van exploitatie door MAA heeft dit niet alleen gevolgen voor het zuidelijke Heuvelland zelf, maar voor héél Limburg.

Immers, op basis van cijfers van BSGW vindt ca. **57%** van alle overnachtingen in de 18 gemeenten in Zuid-Limburg plaats in de vijf heuvelland gemeenten Meerssen, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten, Vaals en Valkenburg.

Uitgaande van **6,3 miljoen overnachtingen in 2017** (in geheel Zuid-Limburg) betekent dit dat in de zuidelijke heuvelland gemeenten volgens doorrekening ongeveer **3,6 miljoen overnachtingen** worden gerealiseerd.

Daarnaast worden ook nog eens ca. **175.000 overnachtingen** gerealiseerd in de noordelijke heuvelland gemeenten Beekdaelen, Voerendaal en Simpelveld.

Het Nationaal Landschap Zuid-Limburg (ons Groene Hart) is daarmee verantwoordelijk voor **60 % (!) van alle overnachtingen in Zuid-Limburg**.

De gasten die in de zuidelijke heuvellandgemeenten overnachten verblijven relatief lang in onze regio, namelijk gemiddeld ca. **5,0 nachten** (bron Trendrapport Toerisme 2017).

De gasten die in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg overnachten, verkennen vanwege deze lange verblijfsduur de ruime omgeving en zijn daarmee **belangrijke klanten voor de winkels in Maastricht en de attracties in Parkstad**.

Kortom: mocht het Nationaal Landschap Zuid-Limburg als gevolg van de huidige exploitatie van MAA in een toeristische neergang terecht komen, dan zullen ook de omliggende regio's hiervan de gevolgen ervaren.

Bedreiging voor boeren

Vele boeren in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg exploiteren een toeristisch bedrijf. Vaak een kampeerbedrijf, maar ook vakantiewoningen, B&B of Boerderijwinkel. Voor talloze boeren is het toeristische onderdeel van hun bedrijf belangrijk voor een gezonde exploitatie van hun boerderij. De boeren zijn voor de regio wederom van belang in verband met het onderhoud van het landschap. Denk maar aan de hagen en graften.

Ook de toeristische bedrijven van de boeren zijn gevoelig voor de ontwikkelingen rond MAA.



4. DE HUIDIGE EXPLOITATIE VAN MAA

MAA baseert zijn huidige exploitatie op drie peilers:

1. Vrucht
2. Low budget touroperating (Corendon)
3. Low cost point to point met Ryan Air

Geen toeristisch voordeel van MAA

Er wordt in de media met regelmaat gesteld dat MAA met zijn huidige exploitatie belangrijk zou zijn voor het toerisme in Zuid-Limburg. Deze stellingname blijkt niet uit cijfers. Wij delen die mening dan ook niet.

Corendon en Ryan Air zijn weliswaar toeristische bedrijven, maar zij werken in het zogenaamde 'uitgaande toerisme'. Dus zij vliegen letterlijk mensen weg uit Limburg en zorgen dat de omzet juist in het buitenland wordt besteed. Corendon is zelfs voor 100% een uitgaande touroperator en genereert dus géén terugkerend bezoek voor onze regio. Het terugkerend bezoek van Ryan Air is minimaal.

Mogelijk dat beide bedrijven incidentele overnachtingen van gasten realiseren in de hotels in de regio in de nacht voorafgaand aan een vroege vlucht. Daarnaast zijn er jaarlijks minimaal 9.000 overnachtingen van crewleden en general aviation. Plus overnachtingen van bijvoorbeeld studenten van de vliegschool. Deze aantallen zijn echter gering op het totaal van 6,3 miljoen overnachtingen in onze regio.

Daarnaast wordt ook met regelmaat gesteld dat de aanwezigheid van de TEFAP gekoppeld is aan MAA. Deze stellingname delen wij niet. Zie daartoe ook onze argumentatie in onze brief onder punt 4.

Ook Airport Bierset kan de privé-vliegtuigen van de TEFAP hosten. Airport Bierset ligt in tijd **slechts een kwartier verder** van Maastricht MECC dan MAA. Het voortbestaan van de TEFAP is dus niet gekoppeld aan het voortbestaan van MAA.

ANWB Routeplanner:

Autorit Grace-Hologne (Bierset Airport) naar Forum 100 Maastricht = 29 minuten

Autorit Beek Maastrichterlaan (Airport Maastricht) naar Forum 100 Maastricht = 14 minuten

Verskil is: 15 minuten

Verder denken wij dat er ook gedacht kan worden aan meer duurzame vervoersoplossingen, zoals een versterking van internationale treinverbindingen naar Zuid-Limburg vanaf de luchthavens Düsseldorf-International en Brussel Zaventem. Wij realiseren ons dat dit complex is.

Prijsvechters

De rode lijn die wij distilleren uit de toeristische bedrijven waar MAA mee samenwerkt, is dat zij vooral mikken op **prijs & massa en níét op kwaliteit**. De vraag is in hoeverre je als Limburg de associatie moet zoeken met ondernemingen, zoals Ryan Air en Corendon, die -om het bij supermarktktermen te houden- toeristische 'kiloknallers' verkopen en regelmatig negatief in het nieuws zijn.

Wij vragen ons wat de uitwerking is op de reputatie van Limburg wanneer de samenwerking met dergelijke bedrijven voor een langere periode voortduurt.



Duiding strategisch belang vracht voor Limburg

Uit het rapport *'Economische Onderbouwing Groeiambities Maastricht Aachen Airport'* van 25 augustus 2016 door Buck Consultants International (opdrachtgever was Maastricht Aachen Airport) konden wij distilleren dat 'vracht' weliswaar bedrijfseconomisch interessant is voor de exploitant van MAA, maar niet voor bedrijven in Zuid-Limburg. In de media wordt een ander beeld opgewekt.

Hetzelfde geldt voor de relatie van het MECC met MAA. In een presentatie van E'til uit februari 2014 wordt gesteld dat er geen MECC meer zou zijn zonder MAA. Wij verbazen ons over die uitspraak, want er zijn al vele jaren géén lijnvluchten naar en van MAA. Wij zien bovendien geen relatie tussen de huidige vrachtexploitatie van MAA en de Corendon vakantievluchten met het MECC. In de media kunnen we lezen dat er de laatste jaren zelfs sprake is van een positieve ontwikkeling bij het MECC. Wij concluderen daaruit dat die positieve ontwikkeling zonder ondersteuning van MAA tot stand is gebracht. Over de bereikbaarheid over de lucht is het MECC op zijn website in ieder geval positief. Er wordt gewag gemaakt van 8 internationale luchthavens die binnen één uur liggen.

MAA werkt met partners die footloose zijn

De economie van de luchthaven is gebouwd op bedrijven (bijv. Corendon en Ryan Air) die ieder moment het besluit kunnen nemen dat ze weer vertrekken. Dit wordt ook gesteld in het voornoemde rapport van Buck Consultants International. Deze prijsvechters hebben immers geen enkele band met onze regio en bekijken hun aanwezigheid al naar gelang hun eigen voordeel.

Hetzelfde geldt voor de huidige exploitant van MAA. Deze spreekt dit in een interview ook uit.

Zie: https://www.limburger.nl/cnt/dmf20181128_00082131/exploitant-maa-beraadt-zich-op-toekomst

Toeristische bedrijven zijn plaatsgebonden en juist niét footloose

Echter, onze hotels, bungalowparken, campings, vakantiewoningen, restaurants, musea en attracties kúnnen niet verhuizen. Onze bedrijven zijn letterlijk vastgebonden aan de plek waarop ze zitten. Ze kunnen dus ook niet 'vluchten' voor het lawaai en de fijnstof van MAA. Ze moeten de gevolgen dragen, zoals een mogelijke neergang en daling van de prijzen van onroerend goed.

Een imago komt te voet en gaat te paard

Onze allergrootste zorg is dat ons imago als regio van natuur, rust en stilte wordt aangetast door de activiteiten van MAA. Een dergelijk proces kan in de huidige tijd van hypes en social media zeer snel gaan. Mocht onze reputatie als stille regio verloren gaan vanwege het vliegtuiglawaai, dan krijgen wij dat op korte termijn niet meer gerepareerd en raakt onze sector in een crisis.

5. DE WERKGELEGENHEID OP DE LUCHTHAVEN VERGELEKEN MET TOERISME

Om tot een mogelijke vergelijking met de toeristische sector te komen, zoomen wij onderstaand in op de werkgelegenheid op MAA.

Voor onze onderstaande analyse hebben wij gebruik gemaakt van het rapport *'Economische Onderbouwing Groeiambities Maastricht Aachen Airport'* van 25 augustus 2016 door Buck Consultants International. Opdrachtgever was Maastricht Aachen Airport. Het rapport heeft vooral tot doel het baangebruik van 2.750 meter te legitimeren.



Werkgelegenheid MAA

Het onderstaand schema toont de werkgelegenheid op het MAA luchthaven cluster direct en indirect gemeten over het jaar 2013 door E'til. De koppeling van de 400 indirect achterwaartse banen aan MAA zijn daarbij subjectief gemaakt, op basis van een rekenmodel. Deze banen kunnen lager uitvallen en kunnen er dus ook zijn zonder MAA.

In het voornoemde rapport wordt gesteld dat de cijfers van 2013 nog zouden gelden voor 2016.

In het voornoemde rapport worden verder prognoses gedaan over de potentiële directe en indirecte werkgelegenheid bij realisatie van alle groeiambities. Feitelijke cijfers over de huidige indirecte werkgelegenheid (anno 2017) zijn opgevraagd, maar zijn nog niet beschikbaar. De directe werkgelegenheid bij MAA per december 2018 is 174 FTE.

In het voornoemd rapport wordt op pagina 25 bovenaan ook gesteld dat de vervoersrelatie tussen het regionale bedrijfsleven en de luchthaven beperkt is.

Werkgelegenheid MAA 2013

Locatie	Bedrijven	Classificatie	fte
Luchthavencluster MAA	<ul style="list-style-type: none"> Maastricht Aachen Airport Maastricht Handling Services Luchtvaartmaatschappijen Overheidsdiensten Toeleveranciers Winkels 	Direct	325
Maastricht Maintenance Boulevard	<ul style="list-style-type: none"> SAMCO Leeuwenborg/ACC Air Service Limburg MAAS KvE Composites UTC Aerospace Systems 	Indirect voorwaarts	300
Forwarders & Trucking		Indirect achterwaarts	200
Overig		Indirect achterwaarts	200
Totaal			1.025

Bron: E,til, 2014

In schema: omzet, aantal en percentage werkgelegenheid van het totaal in Zuid-Limburg:

Sector	Omzet	Absoluut aantal FTE	% directe werkgelegenheid van totaal in Zuid-Limburg (**)
MAA-organisatie (MAABI, 2018)	€ 19 miljoen (2017)	174 (*)	0,07%
MAA Luchthavencluster inclusief MAA (2014 E'til)		325	0,1%
Toerisme (Trendrapport 2017)	€ 2,2 miljard (2017)	21.063	7,8%

Zie voor de totale werkgelegenheid in Zuid-Limburg: https://www.werk.nl/xpsitem/wdo_013026



(*) Er zijn per december 2018 nog 16 personen in procedure bij MAA om te worden aangenomen.

(**) Jammer genoeg kunnen de indirecte werkgelegenheid van MAA en de indirecte werkgelegenheid van het toerisme niet met elkaar vergeleken worden, omdat er voor het toerisme in Zuid-Limburg nog nooit een berekening is gemaakt van die indirecte werkgelegenheid. Wel is bekend dat het toerisme een sector is met een verhoudingsgewijs hoge lokale multiplier. Bij de berekening van de werkgelegenheidsmultiplier voor een regionale luchthaven kan de keuze van een type onderzoeksmethodiek tot grote verschillen leiden in de hoogte van de werkgelegenheidsmultiplier voor diezelfde regionale luchthaven.

Duiding werkgelegenheid toerisme per bedrijfstype:

Een groter hotel-restaurant genereert ca. 50 banen (FTE).

Zuid-Limburg telt **256 hotels** (exclusief B&B's).

Een grote attractie telt tussen de 25 en 200 arbeidsplaatsen.

Zuid-Limburg telt 29 grote attracties, 76 middelgrote attracties en 116 kleine attracties. Naast 31 musea.

Helaas is er in Zuid-Limburg tot dusver nog nooit een berekening gemaakt van de indirecte werkgelegenheid die voortvloeit uit het toerisme. Deze berekening is namelijk niet eenvoudig. Wetenschappers stellen dat het toerisme leidt tot een complexe en brede economische vertakking in een gebied. Wanneer u klikt op de hiernavolgende link, kunt u hierover meer lezen:

http://www.uav.ro/jour/index.php/jebr/article/viewFile/309/pdf_73.

Uit deze wetenschappelijke beschrijving blijkt dat onze toeristische bedrijfstak nauw verweven is met de regio.

Wel is het zo dat het toerisme een bedrijfstak is met een hoge regionale omzetwaarde. Dit betekent dat het toerisme een verhoudingsgewijs hoge lokale productie genereert (bijv. lokale bakkers die vlaaien leveren aan de lokale hotels). Hetzelfde geldt voor personeel. Gemiddeld 35% van een groter hotel betreft personeelskosten.

De logistiek kent verhoudingsgewijs een lage regionale omzetwaarde. Voorbeeld: de bloemen die via Emirates bij MAA worden ingevlogen, worden geproduceerd in Kenia en verwerkt op in Aalsmeer. MAA is alleen verantwoordelijk voor de overslag op vrachtauto's nadat het vliegtuig is geland. Er is - los van een mogelijk transport van Maastricht naar Aalsmeer via een Limburgs vrachtautobedrijf - geen verdere 'productie' in Limburg.

Toekomstbestendigheid banen:

Een belangrijk deel van het werk op en rond MAA is logistiek van aard. Juist in deze bedrijfstak vinden grote veranderingen plaats. Veel banen in de logistiek gaan verdwijnen via robotisering. Zie ook: <https://www.logistiek.nl/warehousing/blog/2017/11/160054-101160054>

Echter, de logistiek neemt veel fysieke ruimte in beslag (zie de zogenaamde 'A2 dozen') en vormen daarmee dus een aantasting van het landschap. Wij zijn als toeristische sector afhankelijk van de schoonheid van het landschap.

De vraag is of deze schaarse ruimte niet beter benut kan worden voor investeringen in economische sectoren die het landschap minder aantasten.

De banen in het toerisme daarentegen zijn wél toekomstbestendig. Die kun je niet robotiseren, daar het juist de medewerkers in het toerisme zijn die de beleving voor de gast maken. Daarnaast tast de toeristische



sector het landschap amper aan. In tegendeel, het toerisme leidt in veel gevallen juist tot bescherming en investeringen in het landschap. Dit blijkt ook uit de investeringen in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

Kleine veranderingen, grote gevolgen voor het toerisme

Gezien de enorme omvang van de werkgelegenheid in de toeristische sector in Zuid-Limburg hebben kleine mutaties al grote gevolgen. Bij een daling van slechts 1% in de werkgelegenheid gaan al 210 banen verloren. Bij een daling van 5% gaan 1.050 banen verloren.

Dus al bij een minimale daling van onze aantallen overnachtende gasten vanwege reputatieschade door het lawaai en de fijnstof van MAA, ontstaat er het risico van grote negatieve mutaties in de andere domeinen van het toerisme. Denk aan de financiële huishouding van de kleine heuvelland gemeenten (o.a. toeristenbelasting) en de werkgelegenheid bij de toelevering, die in het toerisme een hoge multiplier kent.

Wij achten het verstandig dat wij als regio Zuid-Limburg de discussie voeren over de wenselijkheid van dit risico, dat manifest is bij een voortzetting van de huidige exploitatiewijze van MAA (vracht, Corendon, vluchten in de ochtend en late avond).

6. HET RISICO VAN MASSADYNAMIEK ROND KLACHTEN

Het is complex om duiding te geven aan de klachten over MAA. Immers, wat is veel en wat is weinig? De aard van klachten en de aantallen worden voor een belangrijk deel ook bepaald door de infrastructuur die wordt geboden om te klagen.

Denkt u daarbij aan:

- een aanmoediging om te klagen (marketingcampagnes)
- gemakkelijk te vinden en gemakkelijk te onthouden website met een passende app (of responsive)
- de mogelijkheid om anoniem te reageren
- de zekerheid dat de klachten registrerende organisatie onafhankelijk is en dat er (later) geen represailles kunnen volgen
- de zekerheid dat de data beschermd zijn
- gemakkelijk in te vullen formulieren
- eenvoudige en goed te begrijpen vragen
- het vooruitzicht dat er iets met de klacht wordt gedaan en dat de tijd die geïnvesteerd wordt in de klacht ook effect heeft

Wij hebben als toeristische sector ruime ervaring met het managen van meningen en klachten, die in onze bedrijfstak geuit worden via 'reviews'. Wij zien daarbij dat het aantal gasten dat via een review reageert, bescheiden is. Dit ondanks het feit dat organisaties zoals Booking, Tripadvisor en Zoover miljoenen aan marketingbudgetten investeren in het verkrijgen van reviews en geheel voldoen aan de hiervoor geschetste 'klaag infrastructuur'.

In het toerisme zijn we daarbij vooral alert op reviews (over hotels, restaurants e.a.) die snel in aantal groeien en die zich centreren rond één opvallend (vaak negatief) onderwerp. Hier kan een zogenaamde *massadynamiek* rond ontstaan. Wat betekent dat de klacht zich ongecontroleerd begint te verspreiden en door andere (online) media wordt overgenomen, waarna de klacht het bedrijf meesleurt in een neerwaartse spiraal.

Vertaald naar het groeiend aantal klachten over MAA betekent dit dat inwoners die overlast ervaren, klagen en vervolgens de indruk krijgen dat er met hun klacht niets wordt gedaan, kunnen overstappen tot klagen op diverse andere media, waarna er een ongecontroleerde massadynamiek kan ontstaan rond de overlast van



MAA.

Een dergelijke massadynamiek is vooral gevaarlijk voor onze sector, daar wij erg afhankelijk zijn van de reputatie van de regio waarin we gesitueerd zijn. Een massadynamiek rond de geluidsoverlast van MAA kan er dus toe leiden dat Zuid-Limburg steeds meer geassocieerd gaat worden met vliegtuiglawaai, hetgeen onze reputatie van rust & natuur aantast en hetgeen kan leiden tot een neergang in het bezoek door rustzoekers.

Dit proces is al gaande gezien de recente publicaties in de media, zoals de uitzending van Nieuwsuur op dinsdag 4 december 2018.

Zie: <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2262050-provincie-grijpt-in-op-maastricht-aachen-airport-na-klachten-omwonenden.html>

Een dergelijke vorm van potentiële massadynamiek rond klachten tekent zich ook al af ten aanzien van het thema duurzaamheid. Wij doelen daarbij met name op de discussie rond de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg. Mede als gevolg van de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen en door uitstoot van fijnstof door o.a. (diesel) van vrachtvervoer naar en van MAA.

Een in de beeldvorming gevoelig voorbeeld is de acquisitie door MAA van de 'bloemenvluchten' van Emirates. Deze carrier heeft haar bloemenvluchten van Schiphol naar Maastricht verplaatst om zo op Schiphol meer ruimte te hebben voor haar Emirates passagiersvluchten.

De bloemen die Emirates ophaalt in Kenia zijn bedoeld voor Aalsmeer. De vluchten met de bloemen uit Kenia landen nu echter niet meer op Schiphol, gelegen op 9 km van Aalsmeer, maar op MAA, gelegen op 205 km van Aalsmeer. Vervolgens vindt over weg transport plaats naar Aalsmeer.

Zie: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/emirates-verplaatst-bloemenvluchten-van-schiphol-naar-maastricht>

Wanneer de duurzaamheidsdiscussie overslaat in massadynamiek riskeert onze regio het etiket opgeplakt te krijgen van een ongezonde regio. Dit tast ons imago van natuurregio aan.

Wij zijn als toeristische bedrijfstak vooral zo gevoelig voor deze massadynamiek daar 75% van onze overnachtende gasten Nederlanders zijn.

7. RISICO'S VOOR LIMBURG BIJ VOORTZETTING VAN DE HUIDIGE EXPLOITATIE VAN MAA

Er is géén alternatief voor het toerisme in het heuvelland

Door een continuering of zelfs verdere groei van MAA in zijn huidige exploitatievorm kan één van de belangrijkste én oudste economische sectoren van Limburg aangetast worden. U dient zich daarbij te beseffen dat er géén alternatief is voor het toerisme in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Industrie en zakelijke dienstverlening zijn niet mogelijk vanwege de beschermde status van het gebied en de landbouw verkeert –zoals u wellicht weet- ook in transitie.

Gezien het grote belang van het toerisme in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg voor de rest van Zuid-Limburg kan een voortzetting van de huidige wijze van exploitatie van MAA resulteren in een economische én sociale crisis voor héél Zuid-Limburg.



8. DE GROEIENDE POPULARITEIT VAN 'EEN DUURZAME WERELD'

Wij signaleren dat een gezonde lucht en de aanwezigheid van natuur en stilte in het huidige digitale tijdperk een hogere emotionele waardering krijgen dan bijvoorbeeld tien jaar geleden. Duurzaamheid is een belangrijk item geworden voor burgers. Binnen deze duurzame 'revolutie' is de wereld van de luchtvaart inmiddels volop onderwerp van onze maatschappelijke én politieke discussie. Niet alleen in Nederland, maar in héél West-Europa. Ook bekende (beroemde) media uiten inmiddels hun visie op de luchtvaart. Zie hier Zondag met Lubach van 5 november 2017: <https://www.youtube.com/watch?v=ftD9SZYviqg>

Wij haken als toeristische sector in op deze 'duurzame revolutie' en proberen o.a. via lobby, training en informatieverstrekking te komen tot een duurzame beweging binnen onze bedrijfstak. Wij investeren in een Green Destination.

9. TOEKOMSTPERSPECTIEF LUCHTHAVEN

Ter bescherming van onze toeristische bedrijfstak vragen wij u de ambities van MAA t.a.v. vracht en Corendon terug te schroeven. Het stille en op natuur gerichte toerisme van Zuid-Limburg en de huidige lawaaierige en milieuvervuilende exploitatie van MAA gaan niet samen.

Graag verwijzen wij in deze naar de Provincie Gelderland. Deze provincie is in het geweer gekomen tegen de opening van Airpot Lelystad in 2020 en heeft daarbij het grote economische belang van het stille toerisme op de Veluwe als argument aangevoerd om het 'laagvliegen over Gelderland' tegen te houden. Let wel: het 'laagvliegen' vanuit Lelystad over Gelderland (op 1.800 meter) is 'hoog vliegen' vergeleken met de vluchten die nu over het Nationaal Landschap opstijgen en dalen vanuit MAA.

Zie: <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/10/10/gelderland-wil-einde-laagvliegroutes-voor-opening-lelystad-airport-a2417522>

Wij hopen dat u onze visie ter harte neemt. Via MAA speculeren met de toekomst van onze bedrijfstak achten wij onverantwoord. Hiermee willen wij overigens niet stellen dat MAA gesloten moet worden. Wij vragen u om met ons te zoeken naar een exploitatievorm die minder lawaai en milieuvervuiling oplevert. Waarbij wij het zouden toejuichen als er een hub naar een internationale luchthaven in de regio komt. Deze hub zou 'Maastricht' (MTS) zichtbaar maken in de internationale vluchtboekingsystemen. Dit kan voordelen bieden voor het zakelijk congretoerisme.

Wellicht is het ook mogelijk om een kennisindustrie op te bouwen op Aviation Valley rond een duurzame luchtvaart, zoals elektrische vliegtuigen. Dit samen met Universiteiten in regio.

In dat gezamenlijke traject levert u dan de deskundigheid ten aanzien van de luchtvaart en wij leveren de deskundigheid ten aanzien van toerisme.

10. DE OVERLAST VAN BIERSET AIRPORT

Ofschoon Airport Bierset slechts zijdelings een onderdeel is van uw afweging inzake MAA, willen wij via dit schrijven ook nadrukkelijk aandacht vragen voor dat dossier. Wij vernemen van onze ondernemers aan de zuidgrens van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg dat zij veel overlast ondervinden van deze luchthaven, temeer ook daar vanaf Bierset 's nachts gevlogen mag worden. Wij willen u vragen om bij het Rijk lobby te plegen voor herstel van de afspraken van vóór 2013.