

DECISIO



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Leidraad monitor effecten
Lelystad Airport toerisme- en
recreatiesector

EINDRAPPORT, 24 juli 2019

TITEL

Leidraad monitor effecten Lelystad Airport toerisme- en recreatiesector

DATUM

24 juli 2019

STATUS RAPPORT

EINDRAPPORT

OPDRACHTGEVER

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

PROJECTTEAM DECISIO

Menno de Pater

Niels Hoefsloot

Sylvia Bleker

Romy Hoogeveen

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 - 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Inleiding..... | 4 |
| 1.1 | Aanleiding monitor | 4 |
| 1.2 | Doel monitor | 5 |
| 1.3 | Kerneigenschappen monitor | 6 |
| 2. | Literatuurstudie: afbakening en methodiek | 7 |
| 2.1 | Eerder uitgevoerd onderzoek luchtvaart en toerisme..... | 7 |
| 2.2 | Afbakening / onderscheid gebieden..... | 15 |
| 2.3 | Afbakening / onderscheid sectoren..... | 24 |
| 2.4 | Meetmomenten..... | 27 |
| 3. | Bronnen en indicatoren..... | 29 |
| 3.1 | Openbare bronnen | 29 |
| 3.2 | Niet openbare (optionele) bronnen..... | 38 |
| 3.3 | Overzicht bronnen en conclusie | 42 |
| 4. | Aanpak monitor..... | 46 |
| 4.1 | Gebiedsafbakening..... | 46 |
| 4.2 | Te onderzoeken effecten en te gebruiken indicatoren en bronnen. | 47 |
| 4.3 | Aandachtspunten | 52 |
| 4.4 | Vervolgplanning / uitwerking stappen | 53 |
| | Bijlage I. Gebieden dagrecreatie en lokale databronnen | 56 |
| | Gebieden | 56 |
| | Lokale databronnen in bezit..... | 57 |
| | Lokale databronnen verder op te halen | 57 |
| | Bronnen..... | 59 |

1. Inleiding

Deze leidraad werkt de onderzoeksmethodiek uit voor de monitor naar de effecten op de toerisme en recreatiesector als gevolg van de openstelling van Lelystad Airport. Het beschrijft de achtergrond en doel van de monitor, de afbakening, mee te nemen bronnen en indicatoren en belangrijkste aandachtspunten. Daarmee legt deze leidraad vast wat de monitor beoogt, wat deze op moet leveren en hoe dat wordt bereikt.

De conclusies en daarmee het voorstel voor de aanpak van de monitor is uitgewerkt in hoofdstuk 4. De onderbouwing van dit voorstel komt voort uit een afbakening van relevante effecten en gebieden (hoofdstuk 2), beschikbare bronnen om deze effecten op het gewenste gebiedsniveau te meten (hoofdstuk 3) en uiteraard het doel dat de monitor moet dienen en de eisen waar deze aan moet voldoen, zoals beschreven in dit hoofdstuk (hoofdstuk 1).

1.1 Aanleiding monitor

De druk op de Nederlandse luchthavens neemt toe, Schiphol groeit en heeft het vastgesteld wettelijk maximum aantal vliegbewegingen per jaar bereikt. In 2008 heeft de Alderstafel een akkoord bereikt over de ontwikkeling van Schiphol, waarbij is afgesproken dat inzet van regionale luchthavens nodig is om het gewenste aantal vliegbewegingen in Nederland te accommoderen. Besloten is om Lelystad Airport te openen voor groot handelsverkeer en zo ruimte op Schiphol te creëren. Naar verwachting vindt de opening plaats in 2020.

Met deze opening gaan positieve en negatieve economische en maatschappelijke effecten gepaard. Daaronder vallen ook effecten op de recreatiesector. Uit een peiling van de Recron¹ blijkt dat veel recreatieondernemers in de nabijheid van de vliegroutes van en naar Lelystad Airport zich zorgen maken. De geluidsoverlast heeft mogelijk effect op de aantrekkelijkheid van het gebied en daarmee de bedrijfsvoering van de ondernemers. Onderzoeksbureau Stratagem (2014) bevestigt dit potentiële negatieve effect, maar geeft ook aan dat er kansen voor de toeristische sector ontstaan door de uitbreiding van Lelystad Airport. Om een goed beeld te krijgen van de daadwerkelijke gevolgen voor toerisme en recreatie, heeft de minister een toezegging gedaan om de effecten op de recreatie- en toerismesector mee te nemen in de monitoring van de tijdelijke aansluitroutes.

¹ RECRON, RED DE VELUWE EN HOOG OVERIJSEL (2017)

1.2 Doel monitor

Hoofddoel van de monitor is: *De effecten voor de toerisme- en recreatiesector te monitoren die gemeten kunnen worden én beïnvloed kunnen worden door de openstelling van Lelystad Airport voor groot verkeer.* Voorliggende leidraad is de eerste stap, het bevat de uitwerking van de te volgen methodiek tijdens de uitvoering van de monitor.

De leidraad is ontstaan na een zoektocht naar mogelijke effecten van de uitbreiding van Lelystad Airport en de methoden en beschikbare bronnen om deze effecten te meten. Tijdens deze zoektocht is gekeken naar relevante literatuur in binnen- en buitenland, is gesproken met stakeholders en zijn potentiële databronnen geïnventariseerd (zowel landelijke bronnen als data beschikbaar bij lokale partijen). Resultaat is voorliggende leidraad, afgestemd met vertegenwoordigers van de provincies Drenthe, Flevoland, Fryslân, Overijssel, Gelderland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Recron, waarin uiteen wordt gezet hoe het effect op de recreatie- en toerismesector gemeten wordt in de monitor.

Het gaat in de monitor om het effect op de toerisme- en recreatiesector in brede zin, niet om het effect op individuele bedrijven. Wel is het belangrijk om onderscheid te maken tussen bedrijven in verschillende segmenten en bedrijven op verschillende geografische locaties, omdat het effect per locatie en segment kan verschillen. Een camping direct onder een vliegroute heeft naar verwachting een ander effect dan een hotel nabij de luchthaven. De monitor moet daarmee antwoord geven of, afhankelijk van de locatie en bedrijfsactiviteit, de openstelling van Lelystad Airport voor groot verkeer effect heeft gehad op de toerisme- en recreatiesector, welke effecten meetbaar zijn en welke richting deze opgaan.

Het eindresultaat is een verzameling feitelijke, objectief meetbare, gegevens over de toerisme- en recreatiesector, voor en na uitbreiding van Lelystad Airport. De monitor kan daarmee worden gebruikt om de negatieve en positieve verwachtingen voor de ontwikkeling van de recreatie- en toerismesector te toetsen. Daarbij is het belangrijk de verschillen tussen de nul- en éénmeting te verklaren en te laten zien in hoeverre deze effecten toe te wijzen zijn aan de uitbreiding van Lelystad Airport of (mogelijk) het gevolg zijn van andere factoren zoals landelijke of regionale trends en ontwikkelingen. Dit gebeurt onder andere door gebieden onder vliegroutes te vergelijken met gebieden verder weg en daarbij in beschouwing te nemen welke overige verklarende factoren van invloed kunnen zijn geweest op ontwikkelingen in toerisme en recreatie. Hierin is geen enkele indicator leidend op zichzelf, de volledige verzameling indicatoren bepaalt het effect op de recreatie- en toerismesector dat mogelijk toe te wijzen is aan de uitbreiding van Lelystad airport.

1.3 Kerneigenschappen monitor

De monitor moet aan een aantal kerneigenschappen voldoen om te leiden tot zinvolle resultaten. Deze leidraad is opgesteld met consultatie van de begeleidingsgroep bestaande uit het vertegenwoordigers van het ministerie van IenW, de provincies Flevoland, Overijssel, Gelderland, Drenthe en Fryslân (met de gemeente Fryske Marren als afgevaardigde namens de provincie) en de Recron. Gezocht is naar een systematiek en afbakening die zorgt voor borging van de onderstaande punten, met daarbij uiteraard de afweging tussen inspanning/inzet van middelen en verwachte meerwaarde.

1. **Relevant:** indicatoren geven antwoord op de vraag en doen recht aan de verschillen in toeristische sectoren en geografische locaties die effecten ondervinden. De verkregen informatie moet recht doen aan specifieke kenmerken van de toerisme en recreatiesector in de regio.
2. **Betrouwbaar:** meting geeft objectieve informatie, er mag geen discussie ontstaan over de kwaliteit van de informatie en de opgehaalde feiten.
3. **Gedragen:** de methodiek is afgestemd met de stakeholders, vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep. Een monitor als deze is nog niet eerder uitgevoerd, dus een volledig wetenschappelijke onderbouwing van de methode is niet mogelijk. De voorliggende methodiek wordt door de begeleidingsgroep echter onderschreven als de best denkbare en passende methodiek gegeven de informatie beschikbaar op dit moment.
4. **Objectief/waardenvrij:** monitor geeft objectieve informatie om beleidsvragen te kunnen beantwoorden, maar heeft zelf geen waardeoordeel. Interpretatie van gegevens dient dan ook transparant en navolgbaar te gebeuren.
5. **Juiste meetmomenten:** de gegevensverzameling moet aansluiten bij meet-/rapportagecycli van de verschillende bronnen zowel voor de effecten als de benchmarks die autonome ontwikkelingen beschrijven. Daarnaast moet de éénmeting plaatsvinden op een moment dat effecten te verwachten zijn. Daarbij dient bijvoorbeeld rekening gehouden te worden met de tijd die zit tussen effect op geluid, effect op gedragsverandering en effect op bedrijfsstatistieken.
6. **Duiding verschillen:** de monitor moet een duidelijke verklaring geven voor de verschillen tussen de nul- en éénmeting en daarbij rekening houden met effecten die het gevolg zijn van autonome ontwikkelingen en effecten die daadwerkelijk het gevolg zijn van de openstelling van Lelystad Airport voor groot verkeer.

2. Literatuurstudie: afbakening en methodiek

Dit hoofdstuk beschouwt welk eerder onderzoek is uitgevoerd naar de relatie tussen de opening van een nieuwe luchthaven, aanpassing van vliegroutes en effecten op toerisme. Bekeken wordt wat dat betekent voor de monitor die nu opgezet moet worden. Daarnaast wordt beschouwd (mede op basis van de literatuur) de sectoren en gebieden waar mogelijk effecten te verwachten zijn, het onderscheid dat gemaakt moet worden en overige aandachtspunten die relevant zijn bij het opzetten van de monitor.

2.1 Eerder uitgevoerd onderzoek luchtvaart en toerisme

Nieuwe of uit te breiden vliegvelden kunnen twee effecten hebben op de toerisme- en recreatiesector. Enerzijds zijn er de positieve effecten als gevolg van extra inkomend toerisme en daarmee samenhangende bedrijvigheid. Anderzijds zijn er potentiële negatieve effecten indien overvliegende vliegtuigen leiden tot hinder en geluidsoverlast in (rustige) recreatiegebieden en bij overnachtingslocaties.

Over het eerste aspect, de positieve effecten, is veel bekend: de positieve economische effecten van extra toerisme voor de regio zijn vaak een overweging in het besluit een luchthaven te openen of uit te breiden. Hier is dan ook relatief veel onderzoek naar gedaan. Over de negatieve impact van geluidshinder op toerisme is minder bekend. Geluidsonderzoek betreft meestal onderzoek naar de hinder voor omwonenden, waarbij effecten op de toerisme en recreatie niet gemeten worden. Ook in Nederland gaat geluidshinder vooral om effecten op bewoners: bij uitbreiding Schiphol, Rotterdam The Hague Airport of Eindhoven Airport wordt de relatie met negatieve effecten op de toeristische sector niet gelegd. Bij Maastricht Aachen Airport, wat vooral een vrachtluchthaven is, wordt door de recreatiesector wel gewaarschuwd voor negatieve effecten², maar dit wordt niet gemonitord. Bij Groningen Airport Eelde is er voorafgaand aan de baanverlenging een beknopt onderzoek gedaan naar de houding van recreanten in de omgeving³, maar is dat daarna ook niet gemonitord.

Deze paragraaf beschrijft als eerste de beschikbare onderzoeken die de relatie leggen tussen de recreatie- en toerismesector en geluidshinder. De gebruikte methoden, resultaten en aandachtspunten worden beschreven. Daarna volgt een

² Recron, VV Zuid-Limburg, Horeca Nederland (2018), Visie toeristische bedrijfstak Zuid-Limburg op Maastricht Aachen Airport

³ TNO (1999), De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde

korte beschrijving hiervan voor de positieve effecten van luchthavens op toerisme aan de hand van een selectie van eerder uitgevoerd onderzoek.

2.1.1 Effecten geluid op toerisme

Geluidsregelgeving gaat in de regel om geluidsbelasting op woningen. Om deze reden beperken geluidsstudies rond luchthavens zich vaak tot de effecten op omwonenden. Er is daardoor weinig bekend over de effecten van vliegtuiggeluid op toerisme en recreatie. Ook voor andere vormen van geluidshinder (zoals verkeersgeluid) is er nauwelijks onderzoek bekend dat effecten op toerisme aantoonst. De andere kant op, de (geluids)hinder die toerisme (o.a. door verkeerstoename) voor bewoners bezorgd is wel onderzocht, maar niet relevant voor het doel van deze studie.

Het beperkte onderzoek dat is uitgevoerd naar de relatie tussen geluid en effecten op toerisme en recreatie is grotendeels gebaseerd op verwachtingen van bezoekers en/of bedrijven. Deze methode kent een aantal inherente beperkingen: daadwerkelijk gedrag wijkt in praktijk altijd af van wat mensen vooraf aangeven (zie kader).

Structurele overschatting in enquête-onderzoek

Murphy J. (2005) heeft het verschil onderzocht tussen wat iemand verwacht te doen en wat iemand ook echt doet, door 59 betalingsbereidheidsonderzoeken naast elkaar te leggen die betalingsbereidheid vergelijken met waargenomen vertoond gedrag. Meestal overschat men de eigen reactie: gemiddeld geeft men in een enquête aan 2,6 keer zoveel bereid zijn te betalen, als dat men in praktijk voor iets over heeft. Dergelijke overschattingen gelden ook voor aangegeven gedragsveranderingen in enquêtes. De factor 2,6 komt doordat er een aantal studies is met grote overschattingen (meer dan een factor 10) en studies met onderschattingen maximaal een onderschatting van 20% geven. De middenwaarde (de mediaan: evenveel studies geven een hogere als een lagere factor) ligt op een factor 1,35.

Onderzoek naar verwachte effecten in Nederland

Een peiling van Recron toont aan dat bedrijven in de toerisme- en recreatiesector in Gelderland en Overijssel zich zorgen maken om het effect dat uitbreiding van Lelystad Airport zal hebben op de omzet. 135 bedrijven in de recreatiesector zijn ondervraagd. 94 procent van de ondervraagden geeft aan dat rust een cruciale waarde is van het bedrijf. 74 procent verwacht een negatieve impact op de omzet en 58,5 procent verwacht een daling in werkgelegenheid als gevolg van de uitbreiding van Lelystad Airport. Drie bedrijven, allen gevestigd rondom Lelystad, verwachten een positief effect door uitbreiding⁴.

⁴ RECRON, RED DE VELUWE EN HOOG OVERIJSEL (2017)

Onderzoek van Stratagem (2014) laat zien dat er weinig bekend is over de effecten van geluid op toerisme, maar geeft op basis van een telefonische enquête onder circa 20 ondernemers aan dat de verwachtingen van ondernemers verdeeld zijn. Aanbieders van verblijfsaccommodaties (camping, hotel, bungalowpark) rond Biddinghuizen en één jachthaven verwachtten negatieve gevolgen. Op grotere afstand van de luchthaven zoals op de Veluwe werden in 2014 geen effecten verwacht. Eigenaren van dagattracties in de omgeving van de luchthaven verwachtten geen of een licht positief effect. Overige aanbieders van hotels, B&B's, etc. verwachtten in 2014 geen effect of hadden te weinig kennis om een goede inschatting te maken. Stratagem concludeert dat positieve en negatieve effecten elkaar naar verwachting in balans houden.

In het kader van de verlenging van de landingsbaan op Groningen Airport Eelde is een kleine groep verblijfsrecreanten (circa 50) bevestigd, waarvan 13 procent (6 respondenten) aangaf niet meer te kamperen in het gebied bij het drukker worden van het vliegveld⁵. De groep campinggasten die positief tegen de baanverleningen stond, was even groot als de groep die er negatief tegenover stond.

Eind 1990 heeft Staats in opdracht van de Rijks Planologische dienst onderzoek gedaan naar hinder voor recreanten in het Amsterdamse Bos, recreatiegebied Spaarnwoude en aan de rand van de Westeinderplassen⁶. Staats concludeert dat vliegtuiggeluid de meest gehoorde geluidsbron is en ook de meeste overlast veroorzaakt. Tabel 2-1 geeft aan hoeveel vliegtuigen per uur over de gebieden vlogen en welk percentage van bezoekers de vliegtuigen hoorde. Aangenomen dat de rust verstoord is als een recreant de vliegtuigen opmerkt, laat het onderzoek zien dat het aantal vliegtuigen niet bepalend is voor de rustverstoring. Dit verschilt per recreatiegebied. Daarnaast verschilt de mate waarin geluid als hinderlijk wordt ervaren mogelijk ook afhankelijk van de context: Spaarnwoude blijft een onbebouwd groen gebied, mede doordat bebouwing als gevolg van vliegroutes van Schiphol niet mogelijk is in het gebied.

Tabel 2.1: Resultaten rustverstoring werking vliegtuigen uit onderzoek Staats

| Locatie | Vliegtuigen per uur | % dat vliegtuigen hoorde |
|-------------------|---------------------|--------------------------|
| Amsterdamse Bos | 6 | 75% |
| Westeinderplassen | 14 | 56% |
| Spaarnwoude | 10 | 76% |

⁵ TNO (1999), De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde

⁶ Het originele onderzoek van Staats hebben we niet terug kunnen vinden. We baseren ons op andere onderzoeken dat het onderzoek van Staats beschrijven.

Onderzoek naar (verwachte) effecten in het buitenland

In Noorwegen is een enquêteonderzoek achteraf gedaan naar het effect van vliegtuiggeluid op recreatiebezoekers⁷ na een verplaatsing van een luchthaven. Een enquête achteraf geeft naar verwachting een betrouwbaarder beeld dan een enquête vooraf: men kan nog wel strategisch antwoorden of niet goed meer het gedrag uit het verleden herinneren, maar een onbewuste overschatting van het eigen gedrag is uitgesloten. Daarmee komt dit onderzoek het dichtst in de buurt van daadwerkelijke metingen van gedragsverandering.

In dit onderzoek zijn enquêtes een half jaar voorafgaand en een half jaar na de verplaatsing gehouden (ieder in 3 periodes van 1 maand), telefonisch onder omwonenden van de gebieden rond recreatiegebieden die een verandering (meer of minder) hinder kregen. Gevraagd is of bezoekers van verschillende recreatiegebieden hun gedrag hadden veranderd en andere gebieden zijn gaan bezoeken sinds de verplaatsing van de luchthaven en of zij last hebben van het vliegverkeer. Er zijn geen significante effecten gevonden voor de gedragsverandering. De onderzoekers geven zelf aan dat dat niet betekent dat er geen effect is, er zijn wel indicaties voor effecten: verandering in hinder is waargenomen, maar gedragsverandering is niet significant. De vraagstelling, de periode en de onderzoekspopulatie (frequente bezoekers uit de nabijheid van de recreatiegebieden) kunnen van invloed zijn op de resultaten. Daadwerkelijke metingen zijn niet uitgevoerd en ook (verblijfs)toeristen en recreanten die niet in de buurt van het recreatiegebied wonen, zijn niet meegenomen.

In Nieuw-Zeeland⁸ zijn de belevingseffecten van vliegtuiggeluid in recreatiegebieden geïnventariseerd: gedragswetenschap suggereert dat verwachtingen van bezoekers een grote rol spelen in hoeverre zij zich ergeren aan vliegtuiggeluid. Recreanten die van tevoren de vliegtuigen verwachtten, hebben er minder last van. Recreanten die van tevoren al geïrriteerd zijn over het feit dat er vliegtuigen kunnen overvliegen ervaren juist meer last. Zij kunnen zelfs geïrriteerd raken alleen door de wetenschap dat er vliegtuigen vliegen (ook als ze zelf geen vliegtuig gehoord hebben). Daarnaast suggereren de onderzoekers dat bezoekers die vaker in het gebied komen mogelijk meer last van overvliegende vliegtuigen ondervinden dan bezoekers die ergens voor het eerst komen, omdat deze laatste groep geen eerdere ervaring heeft met het gebied met minder geluid. Ook is de mate waarin hinder wordt ondervonden afhankelijk van de omgeving die de bezoeker gewend is. Degenen die komen uit gebieden met veel vliegtuigen of stadsgeluid zijn eraan gewend en ondervinden minder hinder. Daarnaast ervaren bezoekers die een grote

⁷ Krog, Egdahl, Tambs, 2010.

⁸ Harbrow, Cessford, Kazmierow, 2011.

afstand afleggen (omdat ze juist de rust in een gebied willen) meer hinder dan de bezoekers die van dichterbij komen.

Conclusies geluid en recreatie en toerisme en gevolgen voor de monitor

We kunnen concluderen dat daadwerkelijke metingen van effecten op bezoekersaantallen of op de toerisme- en recreatiesector als gevolg van geluidshinder niet zijn uitgevoerd. Daarmee zijn er geen voorbeeldstudies en eerder uitgewerkte methoden die gevolgd kunnen worden.

Het literatuuronderzoek suggereert dat het aannemelijk is dat de kwaliteit van de beleving van recreanten lager wordt door extra vliegverkeer, maar dat het onzeker is of bezoekers hun recreatiegedrag daar ook werkelijk op aanpassen door niet meer naar het gebied te komen. Mogelijk stellen ze hun verwachtingen bij en blijven ze komen, of bezoeken ze andere delen van hetzelfde gebied.

Het type recreatie en het type recreant heeft invloed op hoe verstorend recreanten vliegtuiggeluid vinden. In een natuurlijk gebied (waar de vliegtuigen het enige onnatuurlijke zijn) is de impact op de beleving groter. In een drukbezocht gebied kan geluid veroorzaakt door andere recreanten verstorender werken dan een overvliegend vliegtuig. Recreanten die drukte gewend zijn of niet specifiek voor de stilte komen, ervaren eveneens minder hinder. Omdat ieder gebied en ieder type verblijfsaccommodatie een andere doelgroep trekt, is het van belang dit onderscheid in de monitor mee te nemen.

Relatie toerisme en (ultra-)fijnstof

De aanleiding van de monitor betrof de mogelijke effecten op de toerisme- en recreatiesector als gevolg van de openstelling van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer. Geluidshinder werd daarin als belangrijkste aspect genoemd dat een negatief effect kan hebben op toerisme-en recreatie. Mogelijk zijn er ook andere aspecten die door Lelystad Airport negatief beïnvloed worden en toeristen meewegen in hun overweging een gebied te bezoeken, zoals de verwachte effecten op de gezondheid, bijvoorbeeld als gevolg van (ultra-)fijnstof. In de monitor onderzoeken we niet de beweegredenen van een toerist het gedrag te veranderen. We monitoren de veranderingen op sector die het gevolg (kunnen) zijn van de openstelling van Lelystad Airport. Of dat komt door (door de toerist verwachte of ervaren effecten op) geluid of fijnstof, maakt daarvoor niet uit. Het effect op de toerismesector wordt gemeten, beschouwd wordt (afhankelijk van de vergelijking tussen locatie, vliegroutes en andere variabelen die ontwikkelingen kunnen verklaren) of dit een effect kan zijn van Lelystad Airport. Ook hier geldt bovendien dat het effect van uitstoot van vliegverkeer op toerisme niet eerder is onderzocht: alleen in stedelijke gebieden zijn relaties tussen hoge fijnstofconcentraties, smog en de aantrekkelijkheid voor het toerisme onderzocht.

2.1.2 Effecten inkomend toerisme

Er is een groot aantal onderzoeken dat gaat over de economische impact van luchthavens, waarbij het inkomend toerisme vaak een van de facetten is. Onderzoeken hanteren in beginsel dezelfde methodiek: van aantallen inkomende toeristen wordt bepaald wat de bestedingen zijn. Dit wordt vervolgens in de meeste gevallen vertaald naar werkgelegenheidscijfers. Het detailniveau waarop dit wordt uitgewerkt verschilt sterk: toeristisch segment, sector waarin de bestedingen terechtkomen, herkomst toerisme, bestemming, verblijfsduur, motief, kunnen invloed hebben op de totale bestedingen en daarmee gepaard gaande werkgelegenheid (en worden soms wel en soms niet meegenomen). Ook de wijze waarop om wordt gegaan met verdringing (is toerisme additioneel, en zo ja, voor welke regio?) en uitgaand toerisme verschilt per studie. Maar de basis is gelijk: een luchthaven boort nieuwe toeristische markten aan en kan daarmee leiden tot extra inkomsten voor de toeristische sector in een land of regio.

Satellietrekening toerisme of bestedingen toeristen?

Er zijn ook studies die de gehele werkgelegenheid in de toeristische sector of buitenlandse bestedingen in de toeristische sector aan het aandeel van de luchtvaart koppelen. Als een bepaald percentage van de (bestedingen van) toeristen via de lucht komt, wordt dit deel van de sector aan het belang van de luchtvaart gekoppeld. De SatellietRekening Toerisme (SRT, in het buitenland Tourism Satellite Account (TSA) die het CBS voor Nederland opstelt⁹) is een veel gebruikt instrument, met daarin bestedings- en werkgelegenheidscijfers in de totale toeristische sector. Deze methode lijkt voor Nederland niet geschikt, aangezien hieronder ook bestedingen van buitenlandse toeristen vallen die Nederland niet bezoeken. Denk aan reizigers die een reis of hotel in het buitenland boeken via een Nederlands bedrijf (zoals booking.com), of die vliegen met KLM, maar Nederland niet als bestemming hebben. Deze bestedingen komen bij bedrijven in Nederland terecht en worden opgenomen in de SRT, maar zijn niet van toeristen die Nederland bezoeken. Ook funshopping van Duitsers en Belgen in Nederland valt onder de buitenlandse toeristische bestedingen, maar heeft geen relatie met verblijfstoerisme en komt niet terug in statistieken over aantal toeristen in Nederland. Omdat het CBS niet publiceert welk deel van de buitenlandse toeristische bestedingen door verblijfstoeristen wordt besteed, is het niet mogelijk de TSA te gebruiken als bron om het aandeel van de luchtvaart voor toerisme te schatten. Het NBTC heeft met het onderzoek Inkomend Toerisme, de meest actuele informatie over bestedingen door buitenlandse toeristen en kan daarmee gebruikt

⁹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksbeschrijvingen/toerismerekeningen>

worden voor de betekenis van het inkomende toerisme op de schaal van Nederland als geheel.¹⁰

Verdringing en regionale effecten

De mate waarin verdringing optreedt verschilt sterk per regio. Voor een eilandeconomie waarbij al het toerisme via de lucht binnenkomt, is dit anders dan voor een grootstedelijke regio. Ook is het effect anders in een gebied waar al luchthavens in de nabijheid zijn dan in gebieden die nog niet goed verbonden zijn via de lucht.

In 2016 zei Joost Meijs, toen de directeur van Eindhoven Airport, tegen omroep Noord-Brabant dat 15 tot 20 procent van de inkomende toeristen op Eindhoven Airport in Brabant blijft en daarmee een positieve bijdrage levert aan de lokale economie. Ook in 2018 verbleef 17 procent van inkomende toeristen op minder dan 45 minuten reistijd van Eindhoven Airport¹¹. Onderzoek van Ecorys¹² laat zien dat inkomende toeristen in 2018 in de regio €6,3 miljoen hebben uitgegeven aan hotels, eten/drinken, detailhandel/souvenirs en reiskosten. Dit staat gelijk aan 95 fte aan werkgelegenheid. Behalve dat inkomende toeristen in de regio verblijven, profiteert ook de hotelmarkt en overige horeca in de directe omgeving van Eindhoven Airport doordat ook Nederlandse vakantiereizigers een nacht blijven rondom de luchthaven en wat besteden in de horeca (bijvoorbeeld voorafgaand aan de vlucht). Het effect van het feit dat Nederlandse toeristen mogelijk vaker naar het buitenland gaan en daarmee minder in Nederland besteden, is in deze studie wel benoemd, maar niet in beeld gebracht.

Decisio¹³ heeft voor Schiphol berekend dat inkomende toeristen (dus exclusief motief zakelijk en bezoek familie/vrienden) via Schiphol voor circa 1,3 miljard euro uitgaven in Nederland in 2014. Nederlandse toeristen die via Schiphol vertrokken gaven circa 4,9 miljard euro uit aan vakanties in het buitenland. Voor beiden geldt dat deze bestedingen (deels) ook hadden plaatsgevonden als zij niet via Schiphol konden reizen. Immers zal van de Nederlanders niet iedereen in Nederland blijven en een deel besluiten vanaf een andere luchthaven of met een andere modaliteit naar het buitenland te reizen voor vakantie. Van de buitenlandse toerist zal een deel op een andere wijze naar Nederland reizen: reizigers komen niet vanwege Schiphol, maar de zaken die ze in Nederland willen zien. Dergelijke bestedingscijfers geven dus een beeld weer van een bepaald moment in de tijd

¹⁰ NBTC (2014), maar geactualiseerd en bijgeschat in bijvoorbeeld Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2018 van het NRIT.

¹¹ Markteffect. Eindhoven Airport reizigersmonitor november 2018

¹² Ecorys (2018). Eindhoven Airport 2020-20230: marktpraag en economische spinoff

¹³ Decisio (2015), Economisch belang van de mainport Schiphol

(een 'economische foto'), maar geven niet het 'what if' scenario weer: het netto effect als een luchthaven verder kan groeien of niet.

In analyses die wel gaan over netto-effecten van groei van vliegverkeer, zoals Decisio (2017) en Ecorys (2015)¹⁴, geven aan dat het lastig is het kwantitatieve saldo voor de Nederlandse welvaart te bepalen als het gaat om netto effecten van extra bestedingen door buitenlandse toeristen in Nederland en Nederlandse toeristen in het buitenland. Lokaal zullen bovendien effecten anders zijn dan nationaal.

Volgens onderzoek van Stratagem biedt Lelystad Airport naast bedreigingen ook kansen voor de toerisme- en recreatiesector. Zo biedt de uitbreiding kansen voor hotels met goede (OV) verbinding naar Amsterdam en andere grote steden. Daarnaast kan Lelystad betrokken worden bij het initiatief 'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien', waar toeristen worden aangemoedigd om een breder gebied dan Amsterdam te bezoeken en Flevoland meer onderdeel uit kan gaan maken van het totaalpakket van het toeristisch product van de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Als dat leidt tot een verlenging van de verblijfsduur in de regio is dat een positief effect.

2.1.3 Conclusie

Het literatuuronderzoek laat zien dat het aannemelijk is dat de kwaliteit van de beleving van recreanten lager wordt in gebieden met overvliegend vliegverkeer, maar dit betekent niet dat bezoekers hun recreatiegedrag daar ook werkelijk op aanpassen door niet meer naar het gebied te komen.

Daarnaast laat het literatuuronderzoek zien dat de locatie belangrijk is voor het effect op de beleving. In een rumoeriger gebied zal een overvliegend vliegtuig een kleiner effect hebben: dat komt enerzijds doordat ander geluid overheerst en doordat het verwachtingspatroon anders is. Vliegverkeer wordt bovendien als vervelender ervaren, wanneer men van tevoren verwacht hinder te ondervinden van het vliegverkeer. Ook zijn er mogelijk verschillen in effect op frequent bezoek en de incidentele bezoeker: de frequente bezoeker kent het gebied ook zonder vliegtuiggeluid, voor de incidentele bezoeker is deze situatie onbekend. Het effect op de beleving van een bezoeker is waargenomen, maar veranderingen in bezoekgedrag (meer/minder of ander (deel van) gebied bezoeken) zijn nog niet gemeten of significant bevonden.

¹⁴ Decisio (2017), Quick scan MKBA toekomstopties Luchtvaart; Ecorys (2015)Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

Positieve effecten treden op, maar zijn afhankelijk van het schaalniveau waarnaar gekeken wordt. Mogelijk is er sprake van verdringing¹⁵. Ook de Ausgangssituatie en de wijze hoe om wordt gegaan met uitgaand toerisme zijn relevant voor de verwachte effecten: uitgaande toeristen zorgen met overnachtingen in de directe regio van de luchthaven voor een extra economische impuls, maar op nationale schaal kan het effect ook negatief zijn door een afname van bestedingen in eigen land. Het bepalen van het netto effect blijkt lastig.

Dit toont aan dat het in de monitor van belang is onderscheid te maken naar segmenten afhankelijk van A: het gebied (mate van verstoring of juist mogelijk profijt) en B: het type toerist/recreant (lokale recreatie, rustzoekende of overige toerist).

Uiteindelijk kijkt de monitor naar effecten op de toeristische en recreatieve sector met een focus op de regio's rond (de vliegroutes van) Lelystad Airport. Het feit dat een recreant met minder plezier recreëert hoeft niet gemeten te worden. De invloed op de sector wel. Omdat deelsectoren en deelregio's een ander type recreant aantrekken, is het van belang dit onderscheid te maken in de monitor. En zowel de mogelijk positieve effecten van extra toerisme, als de negatieve effecten als gevolg van geluidshinder in beeld te brengen.

2.2 Afbakening / onderscheid gebieden

Omdat de mate van geluidsbelasting en samenstelling van toerisme (en toeristisch aanbod) en daarmee de potentiële hinder en effecten daarvan op de toeristische sector per gebied verschilt, is het van belang hier onderscheid in aan te brengen. Ook de positieve effecten slaan naar verwachting in verschillende gebieden neer.

We maken onderscheid tussen de gebieden waar we wel een mogelijk direct effect verwachten en de gebieden waar we dit niet verwachten en die dus als benchmark kunnen fungeren. Negatieve en positieve effecten brengen we op een eigen wijze in beeld, zodat het onderscheid goed gemaakt kan worden.

Voor negatieve effecten als gevolg van geluid, gaan we effecten meten in de gebieden waar deze geluidshinder plaats kan vinden (en vergelijken dit met gebieden waar geen extra luchtvaartgeluid geproduceerd wordt). Inkomend toerisme verspreidt zich over een groter gebied in Nederland. Deze zullen daarom niet op basis van lokale statistieken, maar op basis van aantallen inkomende

¹⁵ Schaalniveau is ook van belang voor mate van verdringing bij negatieve effecten als gevolg van geluid. Indien een recreant een ander gebied gaat bezoeken leidt dat tot een lokaal effect, maar niet per definitie tot een regionaal of landelijk effect.

toeristen op de luchthaven worden bepaald: lokale statistieken geven immers niet aan of de toerist al dan niet via de luchthaven is gekomen. Direct rondom de luchthaven zijn wél potentiële meetbare positieve effecten van inkomend toerisme en uitgaand toerisme dat in de omgeving bestedingen doet. Deze vinden plaats in de gebieden die we ook mee nemen om de potentiële negatieve effecten te monitoren, en komen op die wijze terug in de monitor (met aandacht voor de locaties waar de grootste effecten worden verwacht).

Als eerste bakenen we het gebied af waar de effecten van geluid mogelijk zijn.

Gebiedsafbakening effect vliegtuiggeluid

Indien er een negatief effect is op de toerisme- en recreatiesector, wordt het grootste effect verwacht onder de vliegroutes. De studie naar de verplaatsing in Noorwegen laat zien dat bezoekers in delen van het recreatiegebied precies onder de vliegroutes vliegtuiggeluid vaker verstorend vonden dan bezoekers aan andere delen van het recreatiegebied. Er is geen specifieke grens vanaf wanneer geluid door recreanten als storend ervaren zal worden. Maar hoe meer geluid en hoe stiller het gebied, hoe groter de kans dat dit het geval is.

Piekbelasting en gemiddelde belasting

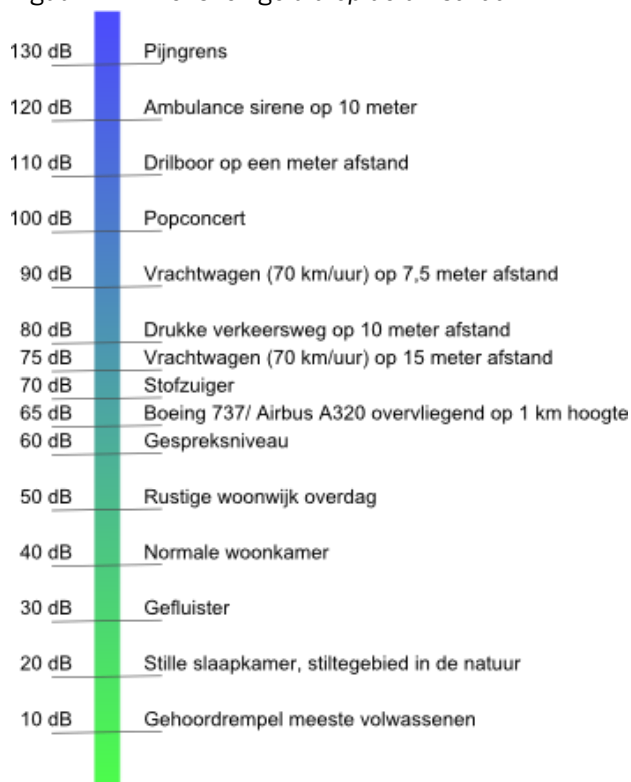
Geluid wordt meestal uitgedrukt in dB(A). Dit betreft de geluidsdruk, gecorrigeerd voor de gevoeligheid van het menselijk gehoor (niet elke toonhoogte hoort men even hard). Het aantal decibel is een actuele waarde. Een piekbelasting is de hoogste gemeten waarde. De piek van een overvliegend vliegtuig op 1 km hoogte ligt op circa 65 decibel als deze recht overvliegt, zoals blijkt uit de onderstaande figuur. Een stijgend vliegtuig produceert daarbij meer geluid dan een dalend vliegtuig. Decibel betreft een logaritmische schaal, dat wil zeggen dat per 10 dB de geluidsdruk 10 keer zo groot is (of per 3 dB de geluidsdruk verdubbelt).

In een stedelijke omgeving ligt het achtergrondniveau van geluid overdag over het algemeen tussen de 45 en 60 dB (geluid van rustig passerende auto's) en in de nacht rond de 40 dB¹⁶. Circa 70 procent van de woningen heeft een belasting van 50 dB(A) of meer op de gevel overdag¹⁷. In een stiltegebied is het streven dat niet-natuurlijke geluiden boven de 40 dB niet hoorbaar zijn, zodat alle natuurlijke geluiden waarneembaar zijn. In de nacht kan het nog stiller zijn (afhankelijk van weersomstandigheden) dan deze 40 dB(A).

¹⁶ CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol

¹⁷ www.atlasleefomgeving.nl

Figuur 2.1: intensiteit geluid op de dB schaal

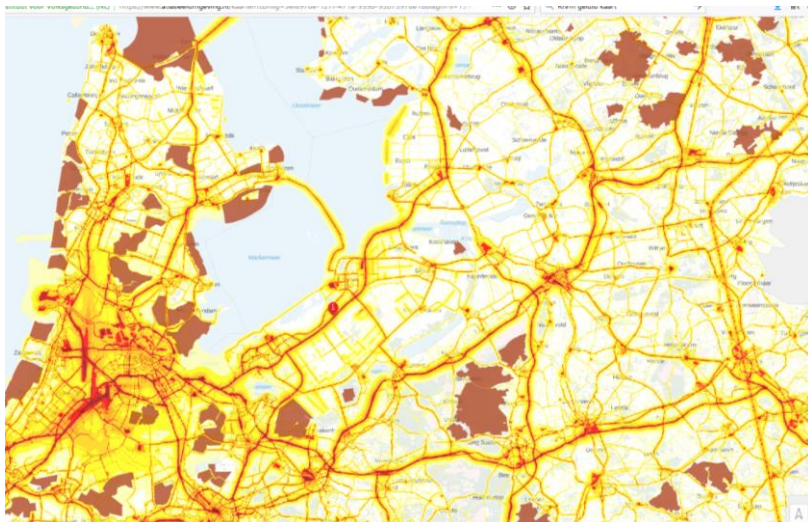


Bron: bewonersaanspreekpunt Schiphol (bezoekbas.nl)

Om geluidsbelasting op de woonomgeving uit te drukken wordt met gemiddelde belastingen gerekend. Immers één incidenteel passerende auto of overvliegend vliegtuig zorgt voor een andere mate van belasting en kans op hinder dan continu geluid. De Lden (Level day evening and night) geeft een dag- en nachtgemiddelde weer. Het geproduceerde geluid wordt gemiddeld over de dag. Geluid 's avonds en 's nachts weegt hier zwaarder in mee dan geluid overdag, omdat bewoners geluid dan als hinderlijker ervaren dan overdag en dit kan leiden tot slaapverstoring. Ook grote pieken in geluid wegen zwaarder mee. Literatuur laat zien dat vanaf 50 dB(Lden) hinder ontstaat voor bewoners die bovendien kan leiden tot gezondheidseffecten¹⁸. Er zijn indicaties dat ook al onder deze drempel (rond de 45 dB) al hinder kan ontstaan, maar onduidelijk is nog hoe groot deze is. Bij effectwaarderingsstudies wordt daarom vooralsnog een drempel van 50 dB(Lden) gehanteerd.

¹⁸ CE Delft (2017), Handboek Milieuprijzen 2017

Figuur 2.2 Geluidsk kaart Nederland: lichtgeel vanaf 45 dB(Lden), stiltegebieden in het bruin



www.atlasleefomgeving.nl

Hinder in huis voor bewoners treedt (in de regel) op vanaf 45 – 50 dB(Lden). In stedelijke gebieden zal dat vanaf circa 50 dB(Lden) zijn, aangezien een dergelijk niveau behoort bij het geluid van de stad. Voor recreanten kan dit anders liggen. Buiten (bijvoorbeeld in stiltegebieden of op campings) is meer hoorbaar dan in een woning: achtergrondgeluid is lager, er is geen isolatie en de reden om een gebied te bezoeken kan anders zijn. Daarnaast vindt dagrecreatie met name overdag plaats, waardoor het zwaarder wegen van geluid 's avonds en 's nachts voor hen niet relevant is (voor verblijfsrecreatie natuurlijk wel). In een TNO rapport uit 1995¹⁹ wordt gevonden dat bij een geluidsniveau onder $L_{Aeq} = 40\text{dB(A)}$ ²⁰ recreanten in stiltegebieden al zeggen hinder te ondervinden.

In stiltegebieden moet geluid van niet-natuurlijke bronnen boven 40 dB(A) vermeden worden, omdat dit als verstorend gezien wordt. Er liggen dan ook geen aangewezen stiltegebieden onder de vliegroutes, maar dat betekent niet dat in andere gebieden waar het stil is, vliegtuiggeluid niet verstorend kan zijn voor recreanten. Een duidelijke grens is er echter niet: zoals eerder geconstateerd is hinder subjectief en ook afhankelijk van het verwachtingspatroon en doel van de recreant. Waar de ene groep recreanten zich kan ergeren aan een incidenteel overvliegend vliegtuig, zal de andere groep het vliegtuig nauwelijks opmerken.

¹⁹ Miedema (1995). De beoordeling van geluid in milieubeschermingsgebieden.

²⁰ L_{Aeq} is een mate van de gemiddelde geluidsbelasting, waar geluid 's nachts niet zwaarder wordt meegerekend dan geluid overdag. Wel wordt rekening gehouden met hoe hard het menselijk oor geluid hoort. Oftewel: hard geluid weegt zwaarder dan zacht geluid.

Betekenis voor relevante gebieden Lelystad Airport

Geluidsniveaus (piek) vanaf 40 dB(A) kunnen in rustige gebieden dus een verstorend effect hebben. Deze piekbelasting kan ver van de luchthaven plaatsvinden. Op 60 kilometer afstand ligt het geluidsniveau nog op circa 50 dB(A) indien direct doorgeklimmen wordt. In een gemiddelde woonwijk zal dit geluid niet meer opvallen, maar in stille gebieden nog wel (al is het geluid vergelijkbaar met een rustig voorbijrijdende auto). Ongehinderd klimmen is niet altijd mogelijk: in het huidige luchtruim kunnen er conflicten zijn met Schipholverkeer en militair verkeer. Met de herziening van het luchtruim (in 2023) moeten deze conflicten zijn opgelost, maar ook daarvoor, uiterlijk in de winter van 2021/2022 worden er maatregelen genomen waarmee zoveel mogelijk ongehinderd geklimmen kan worden: *“alleen bij uitzondering, bijvoorbeeld als gevolg van weersomstandigheden, specifiek baangebruik op Schiphol of bij daadwerkelijk gebruik van militair luchtruim is dit [ongehinderd klimmen, red.] op de Lelystad-routes niet altijd mogelijk”*²¹. Ook voor de winter van 2021/2022 wordt zoveel als mogelijk ongehinderd geklimmen, maar het kan voorkomen dat eerst via de tijdelijke aansluitroutes lager gevlogen moet worden voordat kan worden doorgeklimmen.

Het laagvliegen zelf produceert minder geluid (circa 10 dB(A)) dan het opstijgen van een vliegtuig op gelijke hoogte²². Een stijgend vliegtuig op 12.000 voet (circa 3600 meter hoogte) leidt tot net zoveel geluid op de grond als een vliegtuig dat op gelijke hoogte blijft vliegen op 6.000 voet (1800 meter). Echter zal het vliegtuig op 6.000 voet verderop alsnog moeten doorstijgen. Daar neemt het geluidsniveau weer toe. Omdat er geen vast punt is waarop dit gebeurt (doorklimmen gebeurt zo snel mogelijk), is ook niet op voorhand vast te stellen waar het geluid het sterkst zal toenemen door de tijdelijke aansluitroutes.

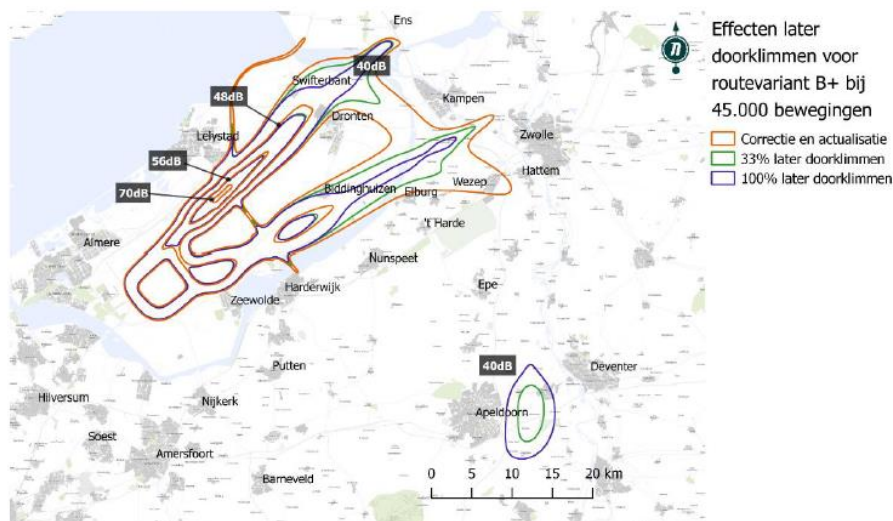
Geluidspieken kunnen nog op grote afstand van de luchthaven hoorbaar zijn, o.a. door het (incidenteel) later doorklimmen en afhankelijk van de stilte in het gebied. Of het ook als storend ervaren wordt, is niet op voorhand te zeggen. Onderzoek en richtlijnen zijn vooral op bewoners gericht en gaan meestal over geluidsgemiddelden. Deze gemiddelde geluidsbelastingen zijn ook voor recreatie een interessante indicator. Een gemiddelde geeft immers aan hoe groot de kans is dat een recreant het geluid hoort: bij een incidenteel overvliegend vliegtuig is kans groot dat de recreant nog niet in het gebied aanwezig is. Bij meerdere vliegtuigen per uur, kan een recreant die zich stoort aan de vliegtuigen niet ongestoord recreëren. In de MER staan geluidscontouren met de gemiddelde geluidsbelasting (Lden) van 40, 48, 56 en 70 dB. Binnen deze contouren is de kans dat een recreant

²¹ Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (2019), Startbeslissing Luchtruimherziening

²² Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018), Actualisatie MER Lelystad Airport

hinder ondervindt het grootst: met de kanttekening dat de stilte van de omgeving en uiteraard het aantal recreanten in het gebied van invloed zijn op het aantal recreanten dat dit ook daadwerkelijk zal ervaren. Het onderstaande figuur geeft ook nog aan wat er gebeurt als 33 of 100 procent van de vliegtuigen niet ongehinderd maar later ter hoogte van Apeldoorn door zou klimmen naar het hogere luchtruim: in praktijk is er geen vast punt en zal een deel direct doorklimmen en de rest verspreid over de gehele vliegroutes. En na de winter van 2021/2022 zal het later doorklimmen alleen nog incidenteel plaatsvinden.

Figuur 2.3: Geluidscontouren uit de MER Lelystad Airport



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018), Actualisatie MER Lelystad Airport

Te hanteren gebiedsindeling om effecten als gevolg van geluid te bepalen

Er is geen duidelijk moment vanaf welk geluidsniveau en welke frequentie van overvliegende vliegtuigen recreanten hinder ondervinden. Nog minder is bekend vanaf welk moment zij hun gedrag aanpassen, maar doordat ook niet bekend is waar vliegtuigen gaan doorstijgen is ook niet overal de piekbelasting bekend. Geluidscontouren die indicatief zijn voor verwachte hinder van bewoners in hun woningen, hoeven niet te gelden voor recreanten in het buitengebied. Ze geven wel aan waar de meeste hinder te verwachten is en zijn daarom relevant voor de te analyseren gebieden. Ze geven niet aan of dit de enige gebieden met hinder zijn.

Om deze reden beschouwen we een groot gebied in de monitor. Alle gebieden in Drenthe, Friesland, Flevoland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland onder de vliegroutes liggen, nemen we mee als gebied met potentiële negatieve effecten. De vliegroute zelf heeft een breedte van twee nautische mijl: één nautische mijl (1,8 km, dus 3,6 km in totaal) aan beide zijden van de route. Omdat geluid niet recht

naar beneden gaat, beschouwen we ook het gebied met een verdubbeling van deze zone (het gebied tussen de 1,8 en 3,6 kilometer aan beide zijden).

Figuur 2.4 Vliegroutes Lelystad Airport met een breedte van 3,6 kilometer (1,8 aan beide zijden) en een verdubbeling van deze zone



In theorie kan ook buiten de genoemde provincies geluid van de vliegtuigen tot verstoring van de rust leiden. Hoe verder een route van de luchthaven verwijderd is, hoe kleiner de kans op hinder. Omdat hinder niet uitgesloten kan worden, analyseren we verschillen in effecten gerelateerd aan de afstand tot Lelystad Airport binnen de genoemde provincies. Mocht uit de éénmeting blijken dat er op grote afstand (aan de randen van deze provincies) nog aan Lelystad Airport te relateren effecten waarneembaar zijn, dan bekijken we welke indicatoren voor in andere provincies nog achterhaald kunnen worden voor relevante gebieden aldaar.

Daarmee komen we op het volgende onderscheid in gebieden die we beschouwen als gebieden met potentieel negatieve effecten als gevolg van vliegtuiggeluid:

- 1) De 48 dB (Lden) contour uit de MER Lelystad Airport
- 2) De 40 dB (Lden) contour uit de MER Lelystad Airport

- 3) Direct onder de vliegroutes (straal van 1,8 kilometer aan beide zijden) in de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland.
 - Waarbij de vliegafstand tot Lelystad Airport wordt meegenomen in de analyse.
- 4) Nabij de vliegroutes (verdubbeling van de straal tot 3,6 km aan beide zijden)

Het zal niet altijd mogelijk zijn dit exacte onderscheid tussen gebieden te maken. Sommige statistieken zijn op een grover niveau beschikbaar, zoals gemeentenniveau of recreatiegebiedniveau (waarvan een deel onder een vliegroute ligt). Dan zal onderscheid gemaakt worden tussen gemeenten/gebieden die voor een groot deel onder routes of binnen contouren liggen en gemeenten/gebieden waarvoor dat niet geldt.

Rekening houden met uiteindelijke geluidsproductie

De gebiedsafbakening is gebaseerd op de meest recente indeling van de geplande vliegroutes (juni 2019). Na de herindeling van het luchtruim kunnen routes veranderen, maar de verwachting is dat de éénmeting plaatsvindt voor deze herindeling. Echter is nu nog niet bekend op welk moment op welke routes welke geluidsproductie plaats zal vinden: het exacte moment van opening, het aantal vliegbewegingen en het gebruik van de verschillende vliegroutes is nog niet bekend. De windrichting speelt een grote rol in welke routes worden gebruikt voor het stijgen en dalen. Het is op voorhand ook niet te voorspellen uit welke richting toekomstige vluchten gaan komen, aangezien de vraag vanuit de markt nog onbekend is. Welke luchtvaartmaatschappijen boeken slots op de luchthaven? Zijn zij georiënteerd op Noord- of Zuid-Europa? Het uiteindelijk gerealiseerde gebruik van de routes en het daarmee gepaard gaande geluid, moet dan ook worden meegenomen in de uiteindelijke beschouwing van effecten. Het RIVM doet in een parallel traject een voorstel om geluid onder routes te monitoren. De uitkomsten van deze RIVM monitor, evenals gegevens over gerealiseerde vliegroutes, zullen worden gebruikt om de effecten het op het toerisme (verschillen tussen nul- en éénmeting) nader te duiden.

Omgang met verstorende factoren

Lelystad Airport is niet de enige bron van (vliegtuig)geluid. Ook andere luchthavens en bronnen kunnen geluid veroorzaken en dit kan veranderen (cumulatie van geluid). In de opzet van de monitor zetten we gebieden af die onder vliegroutes van Lelystad Airport liggen, tegen gebieden die dat niet liggen, de zogenaamde benchmarkgebieden. De aanname is dat de verandering in geluid uit anderen bronnen niet significant verschilt tussen de gebieden die we beschouwen voor

Lelystad Airport en de benchmarkgebieden. Bij opvallende ontwikkelingen tussen de nul- en de éénmeting, bekijken we altijd andere mogelijke verklarende factoren, zowel voor Lelystad Airportgebieden als de benchmarks.

Hetzelfde geldt voor andere versturende factoren, zoals bijvoorbeeld investeringen in het toeristisch product waardoor aantallen toeristen toenemen tussen nul- en éénmeting. We gaan ervan uit dat investeringen in gebieden onder vliegroutes niet significant verschillen van investeringen in gebieden daarbuiten. Ook kan het zijn dat bepaalde gebieden door veranderingen in voorkeuren van toeristen structureel achterblijven of juist sneller gaan dan landelijke trends: ook daar moet bij de keuze van benchmarkgebieden rekening gehouden mee worden. Deze moeten qua eigenschappen zoveel mogelijk overeenkomen met de gebieden onder de vliegroutes. Bij opvallende ontwikkelingen in de gebieden onder vliegroutes en benchmarkgebieden onderzoeken we nader wat andere mogelijke verklarende factoren zijn en of het gebied uitgesloten moet worden van de analyse.

Gebieden inkomend toerisme

Het literatuuronderzoek laat een mogelijk positief effect zien op inkomend toerisme als inkomende toeristen in de regio worden vastgehouden. Het gaat dan met name om hotels in gebieden met goede (OV-)verbindingen met zowel Lelystad Airport als Amsterdam. Daarnaast is er direct rondom de luchthaven een mogelijk positief effect op hotels als gevolg van vetrekkende toeristen die van tevoren overnachten en wellicht ook attracties in de nabijheid het van de luchthaven. Genoemd zijn Bataviakwartier, Aviodrome, Harderwijk, Natuurpark Lelystad, Almere Centrum en Giethoorn (die hetzij beter gepromoot kunnen worden, hetzij gecombineerd met de rit van/naar de luchthaven).

Een groot deel van het inkomend toerisme zal zich ook verder over de regio verspreiden. Het heeft daarbij geen zin om aantallen overnachtingen of hotels in bijvoorbeeld Amsterdam te meten en dit aan de groei van toerisme via Lelystad Airport te willen koppelen. Er zijn te veel mogelijke verklarende factoren. En in veel gebieden zal het niet direct meetbaar zijn, doordat het toerisme vanaf Lelystad Airport zich over een groot gebied kan verspreiden. Voor de totale betekenis van het inkomend toerisme kiezen we daarom voor een benadering op basis van statistieken en enquêtes van de luchthaven zelf. Daarin wordt ook verzameld waar toeristen verblijven.

Om de effecten op de toeristische sector in de regio te bekijken, beschouwen we wél de specifieke gebieden rond de luchthaven. Dit zijn voor een groot deel dezelfde gemeenten/gebieden als worden beschouwd om de negatieve effecten van

geluidshinder te monitoren. We bekijken hierin effecten op gemeenteniveau in Lelystad, de direct omliggende gemeenten en naar specifieke publiekstrekkers.

Overige gebieden als benchmark

We verzamelen gegevens van alle gemeenten in de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland en Overijssel, statistieken op nationaal en provinciaal niveau. We onderscheiden twee gebieden die als benchmark dienen om het effect van Lelystad Airport te isoleren van autonome trends en ontwikkelingen trends.

- Bedrijven/bezoekers in gemeenten/recreatiegebieden met vliegroutes, maar buiten de straal van 7,2 km: het literatuuronderzoek laat zien dat bezoekers van recreatiegebieden mogelijk andere delen van hetzelfde recreatiegebied gaan bezoeken als daar minder vliegtuigen overvliegen. Voor natuurgebieden als de Hoge Veluwe gaan de vliegroutes over delen van het gebied. Bedrijven in de delen van het gebied zonder vliegroutes fungeren als benchmark. Al is een aandachtspunt hierbij dat het effect op deze bedrijven juist positief kan zijn, als bezoekers zich inderdaad verplaatsen (maar ook negatief als bezoekers helemaal wegblijven en ook dit deel van het natuurgebied niet meer bezoeken).
- Bedrijven/bezoekers in gemeenten zonder vliegroutes: deze dienen als benchmark voor de duiding van de resultaten, omdat hier geen effect wordt verwacht als gevolg van Lelystad Airport.

Daarnaast vragen we tijdens de éénmeting gemeenten naar andere ontwikkelingen die mogelijk effect hebben gehad op de aantallen recreanten en toeristen (bijvoorbeeld een grootschalige marketing campagne voor de gemeente of specifieke recreatiegebieden).

2.3 Afbakening / onderscheid sectoren

Het literatuuronderzoek laat zien dat effecten verschillen per sector. Enerzijds is er een mogelijk positief effect van meer inkomende toeristen, anderzijds is er een mogelijk negatief effect door verhoogd vliegtuiggeluid. In hoeverre deze effecten spelen hangt af van hoe belangrijk rust en bereikbaarheid zijn voor het type toerist dat wordt aangetrokken en of de toerist ook uiteindelijk het gedrag verandert als deze factoren wijzigen.

2.3.1 Effecten geluid en directe omgeving Luchthaven

De effecten op de toerisme- en recreatiesector moet via een set van indicatoren gemonitord worden. Één generieke indicator zoals de Landelijke Standaard voor Recreatie en Toerisme doet geen recht aan de verschillen in potentiële positieve en negatieve effecten. Deze indicator omvat zowel hotels, campings en cafetaria's als

bioscopen, sportclubs, fitnesscentra en loterijen. Deze sectoren zullen niet allemaal beïnvloed worden door de opening van Lelystad Airport. Omdat het doel van de monitor is om effecten te meten waar deze wél te verwachten zijn (en het meest omvangrijk zullen zijn), stellen we voor ons te richten op de onderstaande sectoren.

Verblijfstoerisme

- Hotels
- Verhuur van vakantiehuisjes en appartementen
- Jeugdherbergen en vakantiecampen
- Kampeerreinen
- Overige logiesverstrekking
- Jachthavens

Dagrecreatie

- Cafetaria's, lunchrooms, snackbars, eetkramen e.d. (in recreatiegebieden en directe omgeving Lelystad Airport; stedelijke gebieden laten we buiten beschouwing, want daarin worden deze voorzieningen naar verwachting niet meetbaar beïnvloed door Lelystad Airport en dienen ze ook veelal een lokale functie en geen toeristische functie)
- Betaalde dagrecreatie bij recreatiegebieden die mogelijk beïnvloed worden.

We onderzoeken sectorstatistieken van sectoren waar effecten worden verwacht die (naar verwachting) het gevolg zijn van veranderingen in gedrag en voorkeuren van toerisme: het gaat dan om aantallen bedrijven en werknemers in deze sectoren. En daarnaast andere beschikbare statistieken als aantallen bezoeken, overnachtingen, etc.

Andere sectoren, zoals de detailhandel, vervoersdiensten, kunnen effect ondervinden als gevolg van Lelystad Airport, maar deze sectoren zijn niet volledig op recreatie en toerisme gericht en zijn daarmee niet geschikt als indicator om toeristische effecten te bepalen. Bioscopen, pretparken en musea zijn wel volledig op toerisme gericht, maar worden naar verwachting niet beïnvloed door vliegverkeer. Om deze reden worden zij ook buiten beschouwing gelaten.

Behalve dat we sectorstatistieken beschouwen van de bovenstaande sectoren, verzamelen we ook informatie over aantallen toeristen en recreanten. Te denken valt aan bezoekerscijfers van:

- Recreatiegebieden
- Bezoekerscentra
- VVV's

Het betreffen daarbij vooral de recreatiegebieden. Dit omdat er in de stedelijke centra als toeristisch gebied geen geluidseffect wordt verwacht als gevolg van Lelystad Airport (vliegroutes midden bebouwd gebied zoveel mogelijk en omgevingsgeluid is hoger) en omdat de causale relatie tussen bezoekers en vliegverkeer voor steden moeilijk te leggen zal zijn: ook voor het inkomend toerisme is niet vast te stellen welk deel het gevolg is van Lelystad Airport en van andere ontwikkelingen.

Effecten inkomend toerisme

Effecten via het inkomend toerisme worden niet via bedrijfsstatistieken of bezoekerstellingen in steden/toeristische gebieden in beeld gebracht. Ze kunnen naar voren komen uit de analyse van de bedrijven, gemeenten en gebieden rond Lelystad Airport en de vliegroutes, maar er wordt niet in andere gebieden gekeken of er een relatie is tussen effecten op de toeristische sector en Lelystad Airport.

Voor inkomend toerisme wordt gekeken naar statistieken die op Lelystad Airport worden verzameld: buitenlandse reizigers, motief en bestemming in Nederland. Op basis van gemiddelde bestedingen kan vervolgens in eerste instantie een inschatting worden gemaakt over de bruto effecten op de toeristische sector en waar deze neerslaan. De netto effecten zijn afhankelijk van de mate van verdringing en de aanname over de ontwikkeling van Schiphol indien Lelystad Airport niet geopend zou zijn. Lelystad Airport is immers ontwikkeld om Schiphol te ontlasten. De vraag is daarmee wélke toeristen extra zijn: de nieuwe toeristen op Lelystad Airport, of zijn dit verplaatste toeristen van Schiphol? In het laatste geval is de ruimte die op Schiphol gecreëerd wordt waar de extra toeristen uiteindelijk komen (op Nederlandse schaal). Ook zal de vloot- en passagierssamenstelling op Schiphol anders zijn als geen ruimte op Lelystad wordt gecreëerd omdat de druk op de luchthaven verder toeneemt (de gemiddelde omvang van vliegtuigen neemt dan toe, evenals het aandeel O/D reizigers²³). Of is het mogelijk dat het beleid over de groei van Schiphol verandert als Lelystad Airport niet opent. Het zogenaamde 'nulalternatief' voor het inkomende toerisme, wat zou er gebeurd zijn zonder opening van Lelystad Airport, is daarmee nooit volledig achteraf te bepalen. We stellen daarom voor om met een aantal scenario's te werken we later in H3 verder uitwerken. In de monitor geven we de bandbreedte van effecten weer op basis van deze scenario's.

²³ Decisio (2017)

2.4 Meetmomenten

De nulmeting moet plaatsvinden voor de opening van de luchthaven en zal starten na afronding van deze onderzoeksleidraad. Belangrijk aandachtspunt is het moment van de éénmeting. Het volledige effect van Lelystad Airport kan na opening nog even 'op zich laten wachten'. Het aantal vluchten loopt geleidelijk op en bovendien duurt het enige tijd voordat mensen hun gedrag aanpassen. Vanuit dit oogpunt betekent langer wachten, dat de kans groter is dat effecten waarneembaar zijn. Aan de andere kant is het ook niet wenselijk te lang te wachten met het moment van de éénmeting: beleidsinformatie dient zo vroeg mogelijk beschikbaar te zijn, zodat tijdig kan worden bijgestuurd indien nodig.

Aantal vluchten

Naar verwachting gaat Lelystad Airport open in 2020 met maximaal 4.000 vliegbewegingen. Dit wordt stapsgewijs uitgebreid tot 10.000 in 2022. Na de herindeling van het luchtruim kan Lelystad Airport doorgroeien tot maximaal 45.000 vliegbewegingen per jaar. Het verschil tussen 10.000 en 45.000 vluchten is het verschil tussen minder dan 1 vliegtuig per uur of meer dan 1 vliegtuig per kwartier (gemiddeld: er is uiteraard fluctuatie en een piek in het hoogseizoen). Of en bij welk niveau recreanten hun gedrag gaan veranderen is onbekend. Recreanten die voor de stilte komen, kunnen bij een beperkt aantal vluchten met minder plezier recreëren.

Gedragsverandering

Het literatuuronderzoek laat zien dat gedragsverandering van verschillende typen bezoekers niet direct plaatsvindt. Regelmatige bezoekers van een gebied ervaren veranderingen het sterkst. Al laat het literatuuronderzoek ook zien dat zij vaak het gebied blijven bezoeken als hun verwachtingen eenmaal zijn aangepast. Regelmatige bezoekers zijn immers ook het meest aan het gebied gehecht. Toeristen en incidentele bezoekers van verder weg zijn niet persoonlijk bekend met de recreatiegebieden (en met de geluidsverandering) en blijven in het begin komen. Over tijd passen adviezen richting nieuwe bezoekers zich aan of zullen bestaande incidentele bezoekers besluiten geen herhaalbezoek te brengen indien het geluid een storende factor is, waardoor het effect zich pas later laat zien.

Meetmoment éénmeting

We hebben geen onderzoeken gevonden waarin een onderbouwde keuze werd gemaakt voor het juiste meetmoment. De studie in Noorwegen kiest perioden van een half jaar en een jaar na verplaatsing van de luchthaven, maar deze keuze wordt niet beredeneerd. Voor lokaal bezoek, zoals in Noorwegen onderzocht, lijkt deze periode bruikbaar, maar voor toeristisch bezoek niet. De begeleidingscommissie is

tot de conclusie gekomen dat het noodzakelijk is dat toeristen eerst een vakantieperiode met een geopende luchthaven ervaren moeten hebben, voor zij hun gedrag aan zullen passen. Pas in het daarop volgende toeristenseizoen zullen zij op z'n vroegst hun (herhaal)bezoekgedrag aanpassen. De éénmeting kan om deze reden pas plaatsvinden als gegevens over het tweede toeristenseizoen beschikbaar zijn. Om deze reden zal de éénmeting twee jaar na opening van de luchthaven plaatsvinden. In dat jaar zijn er naar verwachting circa 7.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport. Een eerder meetmoment levert naar verwachting geen resultaat, verder uitstel is volgende de begeleidingscommissie ongewenst omdat informatie wel zo vroeg mogelijk beschikbaar dient te zijn.

3. Bronnen en indicatoren

In dit hoofdstuk worden kort de verschillende beschikbare bronnen en indicatoren besproken om de toerisme en recreatiesector in kaart te brengen. De verschillende bronnen en indicatoren dragen allen in meer of mindere mate bij aan de bepaling van het effect in de volgende hoofdcategorieën, of dienen ter benchmark:

- Verblijfsrecreatie
- Dagrecreatie
- Horeca (met name hotels) in centrumgebieden
- Inkomend toerisme (landelijk effect)
- Benchmark

De bronnen zijn geëvalueerd op beschikbaarheid, volledigheid/betrouwbaarheid, geografisch detailniveau en in hoeverre onderscheid gemaakt kan worden naar sector. Daaruit kan opgemaakt worden dat er niet één bron is, die voldoende informatie voor de monitor omvat. Uit een combinatie van bronnen zal het beeld voor de ontwikkeling van de recreatiesector afgeleid moeten worden.

Dit hoofdstuk beschrijft alle potentieel interessante bronnen die tijdens de inventarisatie naar voren zijn gekomen. Niet alle bronnen worden daadwerkelijk meegenomen in de monitor. Dit vatten we samen in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

3.1 Openbare bronnen

Deze paragraaf beschrijft de bronnen waar we reeds toegang toe hebben of zonder aanvullende datakosten verzameld kunnen worden.

3.1.1 LISA/Bedrijvenregister: aantallen bedrijven en werkgelegenheid

In het bedrijvenregister staan alle bedrijven opgenomen die ingeschreven staan bij de Kamer van Koophandel en hun bedrijfsactiviteit. In regionale arbeidsplaatsen/vestigingsregisters worden deze gegevens verrekend met onder meer aantallen werkzame personen en de belangrijke bedrijfsactiviteit (SBI-code: de standaard bedrijfsindeling die het CBS hanteert). LISA verzamelt de regionale registers en maakt hier één database van.

Dit is de meest directe benadering om het effect op de toerisme- en recreatiesector te meten. Door voor- en na opening van de luchthaven het aantal bedrijven en hun werkgelegenheid te bekijken en daarbij onderscheid te maken naar sector en locatie brengen we het effect op de verschillende typen bedrijven in beeld.

Werkgelegenheid vormt daarbij een indicator voor de omzet van een bedrijf, al zal dit voor grotere bedrijven een betrouwbaardere indicator zijn dan kleinere bedrijven (bedrijven met 1 of 2 werknemers nemen minder snel nieuwe werknemers aan als de omzet stijgt).

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Via vastgoeddata.nl hebben we toegang tot bedrijvenregisters en werkgelegenheidsgegevens uit LISA op individueel bedrijfsniveau. Vastgoeddata verrijkt deze gegevens bovendien met informatie over panden (zoals het oppervlak) en andere bronnen. De data wordt dagelijks geactualiseerd en bevat informatie over alle bedrijven in Nederland. Van de bedrijven is onder andere bekend: het adres, de sector waarin zij actief zijn en het aantal werknemers. Werkgelegenheidscijfers worden elk half jaar geactualiseerd.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

De database bestaat uit individuele bedrijven waardoor voor iedere geografische afbakening onderscheid wordt gemaakt in aantallen bedrijven en aantallen werknemers naar segment: bungalowpark, camping, hotel, restaurant, cafetaria, etc. Waarbij sommige segmenten volledig op verblijfsrecreatie gericht zijn en anderen ook sterk afhankelijk van het dagtoerisme. Welk segment interessant is, hangt af van locatie, bijvoorbeeld: in rustige recreatiegebieden zijn campings interessant en in centrumgebieden rondom Lelystad Airport zijn hotels en cafetaria's interessant.

3.1.2 Gemeentelijke administratie: toeristenbelasting (en forensenbelasting)

83 procent van de gemeenten in Nederland heft toeristenbelasting: een belasting op overnachtingen binnen de gemeente door bezoekers van buiten de gemeente. De toeristenbelasting is een indicator van het verblijfstoerisme in de regio, omdat deze (in de meeste gevallen) is terug te rekenen naar het aantal overnachtingen. Door het aantal overnachtingen voor en na de opening van Lelystad Airport te vergelijken, en te vergelijken met de benchmark, zien we of verblijfstoerisme toe- of afgenomen is.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Gegevens over toeristenbelasting kunnen worden opgevraagd bij de gemeenten. Sommige gemeenten maken bij toeristenbelasting onderscheid naar type verblijfsaccommodatie. Het detailniveau verschilt per gemeente. Sommige gemeenten hebben cijfers op het niveau van individuele bedrijven. In dat geval kunnen we onderscheid maken tussen bedrijven onder vliegroutes en bedrijven niet

onder vliegroutes. De beschikbaarheid van dit hogere detailniveau hangt af van of de betreffende gemeenten bereid zijn om met ons samen te werken.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Door bij gemeenten zelf te vragen naar de toeristenbelastingcijfers kunnen we gedetailleerde cijfers opvragen. Hierbij denken we aan het onderscheid naar type verblijfsaccommodatie en geografische locatie (wel/niet onder vliegroutes). In overleg met desbetreffende gemeenten bepalen we in hoeverre dit mogelijk is.

De manier waarop gemeenten toeristenbelasting heffen is verschillend. De meeste gemeenten (76 procent) heffen een vast bedrag per overnachting. In dit geval is terugrekenen naar aantal overnachtingen geen probleem. Andere gemeenten heffen toeristenbelasting op basis van het aantal sterren van de accommodatie (Apeldoorn, Lochem), of als percentage van de overnachtingsprijs (Weststellingwerf, Opsterland). Hiermee wordt terugrekenen naar overnachting lastiger of onmogelijk. Het aantal gemeenten dat op deze manier heft is echter klein, waardoor impact op de monitor klein zal zijn.

Een ander aandachtspunt is heffing via forfaitaire bedragen. Accommodaties worden aangeslagen door een op voorhand bepaald aantal overnachtingen. Zij kunnen (soms) achteraf wel verzoeken om alsnog te worden aangeslagen op het daadwerkelijk aantal overnachtingen. Afhankelijk van het percentage bedrijven dat betaalt via forfaitaire bedragen zijn de toeristenbelastingcijfers minder betrouwbaar terug te rekenen naar het aantal overnachtingen.

Voor forensbelasting geldt hetzelfde. Forensbelasting wordt betaald door personen die meer dan 90 dagen per jaar een gemeubileerde woning tot hun beschikking hebben in een gemeente waar zij niet wonen. Deze belasting wordt geïnd per woning, niet per overnachting. Daarom is deze niet direct te gebruiken om het aantal overnachtingen in kaart te brengen, alhoewel de indicator wel iets kan zeggen over de aantrekkelijkheid van tweede woningbezit in een gemeente.

3.1.3 Lokale bronnen: dagrecreanten

Lokaal worden door gemeenten, recreatie- en natuurgebieden regelmatig onderzoeken uitgevoerd naar bezoekersaantallen en hun samenstelling. Het aantal bezoekers is een indicator voor het effect op sectoren die afhankelijk zijn dagtoerisme. Dagrecreatie is vaak niet betaald, waardoor deze indicator geen directe economische impact laat zien. Indirect is er wel effect: minder dagrecreanten betekent minder bestedingen van dagrecreanten. Voor betaalde dagrecreatie is wel een direct effect te herleiden.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Onderzoeken uitgevoerd door lokale partijen, zoals bezoekersinformatiecentra, recreatiegebieden, vakantieparken, VVV's, Nationaal Landschap en Staatsbosbeheer. In bijlage 1 staat de lijst met natuur- en recreatiegebieden die we in ieder geval meenemen in de monitor en bronnen die we daarvoor op het moment in ons bezit hebben.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Omdat het lokale onderzoeken betreft zijn ze locatiespecifiek en krijgen we inzicht in bezoekersaantallen per recreatiegebied. Via andere openbare bronnen zijn bezoekersaantallen van specifieke recreatiegebieden niet te herleiden.

Wel brengt het lokale karakter een nadeel met zich mee: omdat de onderzoeken los van elkaar zijn uitgevoerd zijn ze onderling mogelijk niet te vergelijken. De onderzoeken kunnen in verschillende periodes van het jaar zijn uitgevoerd en kunnen sterk verschillen in onderzoeksopzet en kwaliteit. Bij voldoende verzamelde bronnen zou dit moeten uitmiddelen (wet van de grote getallen).

Ook is onzeker of de onderzoeken ten tijde van de éénmeting nog eens worden uitgevoerd, en of zij dan dezelfde opzet hebben. Van enkele bronnen weten we dat een vervolgonderzoek na opening van Lelystad Airport in de planning staat, bijvoorbeeld de monitor naar bezoekers van Nationale Parken, bezoekersaantallen bezoekerscentra en bezoekers aan betaalde attracties. Van anderen is dit onzeker en zullen we de éénmeting moeten afwachten.

3.1.4 CBS: overnachtingen naar accommodatietype en regio

Het CBS verzamelt op provinciaal niveau het aantal overnachtingen naar nationaliteit en accommodatietype. Hiermee krijgen we een eerste beeld van het effect op en de ontwikkelingen in de totale provincie, wat bovendien kan fungeren bovendien als benchmark.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

De data is openbaar beschikbaar via CBS. Data is beschikbaar per maand op provinciaal niveau en wordt elk kwartaal geüpdatet.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

De cijfers zijn geografisch te grof om het effect onder vliegroutes te bepalen. Voor de benchmark levert deze bron betrouwbare informatie over de landelijke en regionale trends en ontwikkelingen in verblijfsrecreatie.

3.1.5 Steekproef overnachtingsprijzen

De ontwikkeling in overnachtingsprijzen (hotels, campings, bungalowparken) dient als indicator voor de winstgevendheid van bedrijven. Als overnachtingsprijzen onder vliegroutes een andere ontwikkeling doormaken dan overnachtingsprijzen in hotels niet onder vliegroutes, geeft dit aan dat de aantrekkelijkheid van bedrijven is beïnvloed.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

De hotelprijzen kunnen handmatig worden verzameld tijdens de nul- en éénmeting, mogelijk via verzamelwebsites voor hotelboekingen (booking.com, trivago etc.), via websites van individuele bedrijven en/of ketens als Landal, Hoogeboom, etc.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Omdat we de steekproef zelf samen moeten stellen is het mogelijk onderscheid te maken naar sector en bedrijven wel/niet onder vliegroutes.

De methode is handmatig en daarom tijdsintensief en foutgevoelig. Bovendien speelt de vraag: wat vergelijken we met wat? Als de steekproef te klein is wordt de data 'vervuild' door externe factoren anders dan Lelystad Airport (bijvoorbeeld een hotel dat renoveert en/of uitbreidt met extra faciliteiten waardoor prijzen stijgen). Bij een grote steekproef middelt dit effect uit. Maar er zijn wel andere zaken die de vergelijking lastig maken: prijzen worden steeds vaker door algoritmes bepaald (die zich bovendien ontwikkelen). Feestdagen, evenementen, vakanties, weersomstandigheden en hoever vooruit wordt geboekt kunnen een rol spelen, waarmee het lastig is een goede vergelijkbare periode te kiezen voor de éénmeting. Hiervoor zouden we een vast stramien kunnen opstellen, maar het risico is dat de prijspatronen veranderen in de tijd en nog steeds niet vergelijkbaar zijn. Ook geeft de sector zelf aan dat prijsontwikkeling sterk afhankelijk is van aangeboden faciliteiten en het effect van Lelystad Airport daarom moeilijk te destilleren zal zijn. Hotels, campings en vakantieparken die wel of niet geïnvesteerd hebben zullen de prijzen veel meer beïnvloeden dan ontwikkeling van Lelystad Airport, is de gedachte.

3.1.6 Aangeleverd door gemeenten: aantal aangevraagde (horeca) vergunningen

In de meeste gemeenten moeten nieuwe horeca- en recreatieondernemingen een vergunning aanvragen om te mogen starten. Nieuwe verblijfsrecreatieondernemingen hebben daarnaast mogelijk een wijziging in het bestemmingsplan nodig om te mogen openen. Het aantal aangevraagde vergunningen is een indicator voor verwachte winstgevendheid en aantrekkelijkheid

van de gemeente voor recreatieondernemers: bij een verandering in het aantal aanvragen zien meer of minder ondernemers kansen in de sector.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Gegevens zullen direct bij gemeenten opgevraagd moeten worden. Echter registreren zij niet allemaal eenduidig met een bruikbare categorie-indeling welke horeca en recreatieaanvragen er precies zijn geweest in de afgelopen jaren. Ook ontbreken registraties van partijen die na een aantal informatiegesprekken/verzoeken uiteindelijk afzien van een aanvraag, omdat deze geen kans van slagen heeft. Ook deze gegevens zijn nodig om een goed beeld te vormen.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Het aantal aangevraagde vergunningen mogelijkheid om 'in de toekomst te kijken' en effecten van opening Lelystad Airport eerder te signaleren dan dat deze in sectorstatistieken zichtbaar worden. Gestaakte aanvragen worden niet bijgehouden, hierdoor geeft deze indicator slechts een deel van het beeld. Daarnaast zijn er andere zaken die het aantal aanvragen kan beïnvloeden, zoals de vergunningsplicht die per gemeente kan verschillen (en wijzigen) en het gemak van de procedure. Ook het aantal aangevraagde wijzigingen in het bestemmingsplan om verblijfsrecreatie mogelijk te maken is een incomplete bron. Wijzigingen zijn alleen nodig bij een nieuwe locatie, of een grote uitbreiding van een bestaande locatie. Voor verblijfsrecreatie dat zich vestigt in een pand dat daarvoor ook al als verblijfsrecreatie werd gebruikt is geen nieuwe vergunning nodig.

3.1.7 Enquêtes onder bedrijven

Via enquêtes onder bedrijven kunnen veel kenmerken opgevraagd worden die relevant zijn voor de monitor, zoals aantallen toeristen, winstgevendheid en het aantal geluid gerelateerde klachten.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

De enquête moet worden uitgezet onder bedrijven. Daarmee zijn deze facetten volledig in eigen hand te houden.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Door de enquête zelf uit te zetten hebben we controle over de informatie die we opvragen en op welk detailniveau.

Wel heeft het gebruik van enquêtes een aantal nadelen. Bedrijfsdata (bezettingsgraad, omzet, etc.) is concurrentiegevoelige data, waardoor het risico op

non-respons groot is. Daarnaast is het invullen van een enquête tijdsintensief voor bedrijven. De kans is daarom groot dat alleen bedrijven met een belang reageren, waardoor eventueel effect van Lelystad Airport al snel wordt overschat ('adverse selection'). Bovendien is er een risico op strategische antwoorden, omdat bedrijven belang hebben bij de uitkomsten van het onderzoek.

Om deze reden raden we af met een grootschalige verspreide (anonieme) enquête te werken. Bedrijven hebben echter wel een goed zicht op de markt, de ontwikkelingen die er spelen in de sector en regio en de waardering van hun klanten. Het is nuttig om dit inzicht mee te nemen in de monitor, ter toets en kwalitatieve duiding van resultaten. Een goed alternatief om daar meer grip op te krijgen is daarom een klein evenwichtig samengesteld panel van ondernemers die in een werksessie hun input kunnen leveren.

3.1.8 Enquêtes onder bezoekers

Via enquêtes onder (potentiele) bezoekers vragen naar veranderingen in bezoekgedrag naar aanleiding van Lelystad Airport.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

De enquête wordt uitgezet onder bezoekers en potentiële bezoekers (bijvoorbeeld bewoners uit de buurt).

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Bij enquêtes zijn de antwoorden gevoelig voor de formulering van de vraag.

Bijvoorbeeld: als de vraag suggereert dat vliegtuiggeluid is toegenomen neigen de antwoorden van geënquêteerden al snel naar hogere hinder van vliegtuiggeluid.

Bij enquêtes vooraf: de eigen reactie is lastig in te schatten en wordt vaak overschat.

Bij enquêtes achteraf: de juiste doelgroep is lastig te bepalen.

Enmalige/incidentele bezoekers, bezoekers die zijn weggebleven, of bezoekers die juist wel zijn gekomen: een nul- en éénmeting, meet nooit dezelfde populatie en de totale omvang als gevolg van opening Lelystad Airport van het wel/niet komen is lastig te achterhalen.

Enquêtes zijn vooral van toegevoegde waarde om de beleving en eventuele oorzaak van gedragsverandering vast te stellen. Het effect op de toerisme en recreatiesector als geheel is er niet uit af te leiden.

3.1.9 Luchthavenstatistiek: inkomend buitenlands toerisme

Luchthavens doen zelf onderzoek naar de reizigers die van de luchthaven gebruik maken. Het onderzoek omvat onder andere inkomende en uitgaande reizigers, herkomst, bestemming en reismotief. Via bestedingscijfers inkomend toerisme (CBS, NBTC) kan een de vertaalslag naar het bestedingseffect op de toeristische sector worden gemaakt en vervolgens worden doorvertaald naar werkgelegenheid.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

In de Schipholstatistiek en -enquête zijn gegevens opgenomen over aantallen inkomende toeristen, motief (zakelijk/toeristisch), bestemming. Deze zijn gebaseerd op enquêtes uitgevoerd op Schiphol. Lelystad Airport heeft toegezegd deze gegevens in de toekomst ook te gaan verzamelen.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

De luchthavenstatistiek geeft betrouwbare informatie over het aantal inkomende toeristen, hun herkomst en bestemming.

Het aantal inkomende toeristen kan echter niet los gezien worden van de ontwikkeling van Schiphol of van beleid. Lelystad Airport wordt immers niet geopend om zelf extra toeristische stromen te faciliteren, maar om Schiphol te ontlasten, zodat het mainportgebonden verkeer kan doorgroeien (zie kader 'bruto en netto ontwikkeling inkomende toeristen').

Bruto en netto ontwikkeling inkomende toeristen

Het (landelijke) bruto economische effect van inkomende toeristen op Lelystad Airport is het aantal toeristen dat naar Nederland komt via Lelystad Airport en de bestedingen die zij in Nederland doen. Er is echter wisselwerking met Schiphol: het doel van Lelystad Airport is immers ruimte te creëren voor de groei van het mainportgebonden verkeer op Schiphol, door niet-mainportgebonden verkeer (vooral vakantievluchten) van Schiphol naar Lelystad te verplaatsen.

Vanuit dit uitgangspunt bekeken, is het niet het inkomend toerisme op Lelystad Airport dat leidt tot extra economische effecten, maar de extra passagiers op Schiphol die hiermee mogelijk zijn.

Hoe dit beleid precies uitpakt is en wat het netto effect is, is op voorhand niet te zeggen. Dit is onder andere afhankelijk van de verkeersverdelingsregeling, of deze wordt goedgekeurd door Brussel en hoe deze vervolgens uitpakt: welke maatschappijen besluiten uiteindelijk op Lelystad Airport te vliegen en zijn dit inderdaad verplaatste vluchten van Schiphol?

Andere uitkomsten zijn ook mogelijk. Het kan zijn dat Lelystad Airport alleen nieuwe vluchten aantrekt en niets overneemt van Schiphol: daarmee trekt Lelystad Airport wel zelfstandig nieuw toerisme aan en is het netto effect gelijk aan het bruto effect. Ook is het mogelijk dat Lelystad Airport wel vluchten van Schiphol overneemt, maar dat deze zonder Lelystad Airport gewoon op Schiphol plaats hadden gevonden doordat er voldoende capaciteit is op Schiphol (bijvoorbeeld doordat de luchtvaartmarkt instort, of indien beleidsmakers zouden besluiten dat Schiphol meer capaciteit krijgt als Lelystad Airport niet open zou gaan). Het netto effect is dan nul. Daarnaast kunnen inkomende toeristen ook via andere luchthavens Nederland bereiken indien ze niet via Schiphol of Lelystad zouden vliegen.

Het exacte netto effect is lastig te bepalen. Tijdens de éénmeting is er meer zicht op de vluchtsamenstelling op Lelystad Airport, effecten van de verkeersverdelingsregeling (die eveneens gemonitord zal worden) en daarmee gepaard gaande verschuivingen van Schiphol naar Lelystad. Deze beschouwing kan dan verder worden uitgewerkt en zal resulteren in een bandbreedte van effecten op het inkomende toerisme.

Ook voor het uitgaande toerisme is er een bruto en een netto-effect: het netto effect zijn de Nederlanders die in Nederland zouden blijven indien ze niet via Lelystad (of de vrijgekomen ruimte op Schiphol) zouden kunnen vliegen. Dit is eveneens niet eenduidig te bepalen en kan in een beschouwing in de monitor worden meegenomen.

3.1.10 SAMR

SAMR is een marktonderzoeksbureau dat de leefstijlvinder heeft ontwikkeld, een segmentering van mensen naar recreatiestijl. Mensen worden ingedeeld in categorieën gebaseerd op wat zij belangrijk vinden in hun vrije tijd, bijvoorbeeld rustzoekers of plezierzoekers. Deze informatie kan relevant zijn om het effect van Lelystad Airport te bepalen. Als tussen de nul- en éénmeting de samenstelling van de bezoekers is veranderd (bijvoorbeeld minder rustzoekers en meer plezierzoekers) is dit een indicatie dat door vliegtuiggeluid recreanten zijn weggebleven. Deze bron is op zichzelf geen indicator voor het effect op de toerisme en recreatiesector, maar kan gebruikt worden om duiding te geven aan resultaten uit andere bronnen over aantallen bezoekers. Als bezoekers zijn weggebleven of bijgekomen, wie zijn dat dan? Ook als het aantal bezoekers gelijk is gebleven, maar in de samenstelling is wel een verschuiving te zien kan dit op een effect van Lelystad Airport duiden.

Leefstijlsegmentatie is vooral een aanvullende bron. De samenstelling van leefstijlen van bewoners is op postcodeniveau bekend. Als van bezoekers van een gebied de postcode bekend is, kan dus ook een bezoekprofiel van het gebied worden gemaakt. De bron is dus pas relevant als eerst structurele onderzoeken naar herkomsten van bezoekers worden gedaan.

3.1.11 Vitale vakantieparken: monitor vakantiehuizen Veluwe

Vitale vakantieparken is een samenwerking van 11 gemeenten op de Veluwe, opgericht om een kwalitatief goed aanbod van vakantieparken op de Veluwe te realiseren. Zij zijn in dit kader een monitor aan het ontwikkelen om te bepalen in hoeverre de initiatieven op de parken effect hebben. De monitor is nog in ontwikkeling en zou elke 2 á 3 jaar herhaald worden. Effecten in de monitor richten zich vooral op doelstellingen van het programma Vitale Vakantieparken. De bruikbaarheid, mede omdat effecten waarschijnlijk worden veroorzaakt door maatregelen in het programma, is daarmee nu nog niet in te schatten. Ten tijde van de éénmeting bekijken we waar de monitor staat en of deze bruikbaar is om het effect van uitbreiding te bepalen (of van belang is om andere gemeten effecten te verklaren).

3.2 Niet openbare (optionele) bronnen

De volgende bronnen zijn interessant voor de monitor, maar alleen beschikbaar tegen significante meerkosten. Bovendien blijven deze bronnen beschikbaar: tijdens de éénmeting kan ook nog data over de periode van nulmeting opgevraagd worden. De beslissing over het al dan niet meenemen van deze bronnen hoeft nu dus nog niet genomen te worden en kan daarom optioneel nog later in het proces.

3.2.1 Kadaster: waardeverandering vakantiehuysjes (optioneel)

Het kadaster registreert gegevens van onder andere vakantiewoningen en transacties van deze woningen. Tijdens de éénmeting kunnen we de transactiegegevens voor en na openingen van Lelystad Airport gebruiken om eventuele eigendoms- en waardeveranderingen van vakantiehuysjes in beeld te brengen.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

De gegevens van het kadaster zijn betrouwbaar en volledig. Ze zijn echter alleen tegen kosten beschikbaar. Daarnaast geven ze niet direct het effect op de toeristische sector weer, maar alleen het effect van verkochte vakantiewoningen (waarin staat van onderhoud en investeringen een belangrijke rol spelen).

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

De bron geeft een goed inzicht in wie eigenaar zijn van vakantiewoningen en hoe de waarde van deze woningen zich ontwikkelen. Dat kan interessante informatie zijn in de bepaling van de aantrekkelijkheid van een gebied. Het is echter geen indicator die direct iets zegt over effecten op de toeristische sector.

3.2.2 Pintransacties: toeristische bestedingen

In het verleden heeft de Rabobank koopstroomonderzoeken gepubliceerd op basis van pintransacties en daarbij ook gekeken naar bestedingen van toeristen: mensen die van buiten het gebied komen en binnen een gebied bestedingen doen. Deze informatie is te gebruiken om toeristische bestedingen in kaart te brengen. In combinatie met andere bronnen over bezoekersaantallen geeft dit een goede indicatie over de ontwikkelingen in de toerisme & recreatiesector: het onderzoek is niet sectordekkend (alleen ondernemers en klanten met een Rabo-account zijn aan elkaar gekoppeld), maar het is een uitgebreide steekproef en daarmee nuttige indicator.

Na 2012 is geen onderzoek meer bekend waarbij van deze data gebruik is gemaakt. Onbekend is of de Rabobank dergelijk data nog gebruikt/ter beschikking stelt.

3.2.3 CBS Microdata: omzet bedrijven

Op basis van CBS Microdata (data op persoonsniveau van CBS, niet openbaar) is het mogelijk om via de BTW-aangifte bij de belastingdienst omzetten te bepalen van ieder type bedrijf en met onderscheid naar postcode en/of gemeente. Het presteren van toeristische bedrijven kunnen we daarmee in beeld brengen. Zo kan er wellicht nog geen effect zijn op aantallen bedrijven en hun werknemers, maar al wel op hun prestaties als het gaat om omzet en winst.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Er dient rekening mee gehouden te worden dat de data over een meetjaar pas meer dan een jaar na dato beschikbaar zijn (2017 data komt in 2019 beschikbaar). Deze data is niet openbaar beschikbaar. Decisio is geaccrediteerd bij het CBS, maar voor iedere opdracht waarvoor micro-data gebruikt gaat worden moet apart toestemming door het CBS worden verleend en een werkomgeving worden ingericht. Daar zijn kosten aan verbonden en het heeft invloed op de doorlooptijd (tijd tussen aanvraag en toegang tot Microdata is in de regel 2 maanden).

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Hoog detailniveau, omdat het individuele bedrijven betreft. Kunnen onderscheid maken naar sector en locatie (wel/niet onder vliegroutes). Gevalideerde en betrouwbare indicator van omzet. De data komt echter wel tegen relatief hoge kosten en is pas meer dan een jaar na dato beschikbaar.

3.2.4 Mezuro: aantal bezoekers aan postcodegebieden, hun herkomsten en bezoekfrequentie

Mezuro monitort op basis van locatiedata uit mobiele telefoons elke dag hoeveel mensen aanwezig zijn in een gebied, of ze daar wonen of dat ze bezoekers zijn en in het geval van bezoekers: waar ze wonen en hoe vaak ze het gebied bezoeken. Data van Mezuro geeft de mogelijkheid om dagtoerisme, herkomsten van bezoekers van gebieden (dus onderscheid tussen regionaal en bovenregionaal toerisme) en aantallen overnachtingen in beeld te brengen. Hiermee hebben we niet alleen het effect op dagrecreatie in specifieke recreatiegebieden, maar ook of dit effect verschilt tussen bezoekers die in de buurt wonen of van verder weg moeten komen en of dit effect verschilt tussen bezoeker die regelmatig naar het recreatiegebied komen of slechts incidenteel. Dat laatste kan weer een indicatie zijn van het effect op omliggende bedrijven: hoe vaak kwamen de bezoekers die nu wegblijven (als ze wegblijven), dus hoe groot is de impact van de wegblijvende bezoekers?

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Data van Mezuro is niet openbaar beschikbaar, maar wordt tegen kosten aangeleverd door Mezuro. Data is beschikbaar per dag (vanaf 2015) en verschijnt maandelijks. Per postcodegebied geeft Mezuro inzicht in het aantal bezoekers per dag, het aantal uitgesplitst naar herkomst (woonplaats) en het aantal uitgesplitst naar bezoekfrequentie.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

Mezuro is een betrouwbare en gedetailleerde bron om aantallen en samenstelling van dagrecreanten tijdens de nul- en éénmeting in kaart te brengen. Het gedetailleerde niveau van de data maakt het mogelijk om specifieke dagen of dagtypen met elkaar te vergelijken en doelgroepen op basis van herkomsten en bezoekfrequentie te bepalen. Daarnaast is onderscheid te maken tussen gebieden wel/niet onder vliegroutes.

De data komt echter wel tegen hoge kosten en vergt daarnaast een significante bewerkingsslag, omdat deze aantallen bezoekers meet (inclusief herkomst, frequentie, tijdstip), maar niet iedere bezoeker is per se een recreant. Voor verschillen tussen periodes zal bijvoorbeeld gecorrigeerd moeten worden voor de bevolkingsontwikkeling of de bedrijvenpopulatie in een gebied.

Daarnaast volgt uit Mezero niet direct het effect op de recreatie & toerismesector. Uit Mezero volgt aantallen bezoekers aan een gebied, via gemiddelde bestedingen bepalen we het effect op de sector.

3.2.5 NBTC: onderzoek inkomend, binnenlands en dagtoerisme

Het NBTC enquêteert elk jaar naar het vrijetijdsgedrag van Nederlanders, zowel als het gaat om dagrecreatie als vakanties. Via maatwerk kunnen zij gedetailleerde informatie leveren over het bezoek aan specifieke recreatiegebieden (zoals Veluwe/Veluwemeer), wat dient als indicator voor het effect op het aantal dagrecreanten.

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Deze data is niet openbaar beschikbaar, maar zal tegen meerkosten moeten worden opgevraagd bij het NBTC. Het Continu Vrijetijdsonderzoek (vrijtijdsbesteding/dagrecreatie) is gebaseerd op enquêtes. Wekelijks wordt een steekproef gehouden met respons van circa 350 personen en worden zij gevraagd naar hun vrijetijdsactiviteiten in de week daarvoor. Daarnaast onderzoekt het NBTC inkomend toerisme. Dit onderzoek wordt elke 4 of 5 jaar uitgevoerd en is als laatst in 2014 gedaan.

Voordelen, nadelen, aandachtspunten

De dagrecreatie data is op te vragen op het niveau van recreatiegebieden of type recreatiegebieden. Dit is soms gedetailleerd genoeg, maar soms ook vrij grof (bijvoorbeeld de Veluwe als één gebied). Het is de vraag of het relatief beperkte aantal enquêtes voldoende borgt dat jaar-op-jaar conclusies te trekken zijn: voor een recreatiegebieden met een paar honderdduizend bezoekers per jaar, zijn er maar enkele respondenten. Trends zijn alleen betrouwbaar voor de gebieden die meerdere miljoenen bezoeken trekken. Het onderzoek naar inkomend toerisme wordt waarschijnlijk niet vaak genoeg uitgevoerd om conclusies aan te kunnen verbinden om het gezochte niveau voor deze monitor.

3.2.6 Horeca DNA

Horeca DNA beheert de opvolger van de databank van het bedrijf Horeca en verzamelt statistieken van horecabedrijven in Nederland. Het register bevat openbare gegevens van de Kamer van Koophandel, het CBS en aanvullende gegevens van horecabedrijven in Nederland die deelnemen aan Horeca DNA. Via horeca DNA kan per deelsector (onder andere cafe's, bistro's, restaurant, hotel, hotel-restaurants etc) het aantal bedrijven opgevraagd worden en de ontwikkeling

hiervan in de tijd. Ook hebben zij informatie over het aantal hotelkamers per gemeente, het aantal overnachtingen per provincie en de omzet van horecabedrijven in Nederland gemiddeld. Deels gebaseerd op eigen gegevens, maar grotendeels ook op andere bronnen (zoals het CBS).

Bron, frequentie, detailniveau, beschikbaarheid

Horeca geeft gedetailleerde informatie als het gaat om deelsectoren, maar minder gedetailleerd op geografisch schaalniveau. Het meest gedetailleerde beschikbare niveau is gemeenteniveau, waarmee de data minder is geschikt voor effectbepalen wel/niet onder vliegroutes.

Daarnaast is veel de data ook beschikbaar bij het CBS en via de andere bronnen genoemd in dit hoofdstuk. Alleen het aantal hotelkamers als indicator (op gemeenteniveau) missen we als potentiële relevante indicator. Ondernemers moeten zich zelf aanmelden en hun gegevens actueel houden in Horeca DNA. Daarmee is ook niet bekend hoe actueel gegevens zijn.

3.3 Overzicht bronnen en conclusie

Tabel 3.1 vat de bronnen en bijbehorende voor- en nadelen samen. De bronnen zijn geëvalueerd op beschikbaarheid, volledigheid/betrouwbaarheid, geografisch detailniveau en in hoeverre onderscheid gemaakt kan worden naar sector.

Tabel 3.1: evaluatieoverzicht bronnen

| Bron: indicator | Bron als indicator voor effecten op: | Beschikbaarheid | Volledigheid/Betrouwbaarheid | Locatie-specifiek | Sector-specifiek |
|---|---|------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------|
| Openbare Bronnen | | | | | |
| LISA/ Bedrijven-register: aantallen bedrijven en werkgelegenheid | Verblijfsrecreatie Dagrecreatie Horeca centrumgebieden | + | +/- (werkgelegenheid loopt soms achter) | + | + (- voor dagrecreatie) |
| Toeristen- belasting: aantal overnachtingen | Verblijfsrecreatie Horeca centrumgebieden | +/- (opvragen bij gemeenten) | +/- (verschilt per gemeente) | +/- (verschilt per gemeente) | + |
| Lokale bronnen: diverse indicatoren | Verblijfsrecreatie Dagrecreatie | +/- | ? | ? | ? |

| | | | | | |
|---|--|-----|--|-----|-----|
| Camping en hotelprijzen | Horeca centrumgebieden | | | | |
| | Verblijfsrecreatie Horeca centrumgebieden | +/- | - | + | + |
| Luchthaven- statistiek: aantal toeristen | Inkomend Toerisme | + | + | +/- | - |
| CBS: overnachtingen | Benchmark verblijfsrecreatie | + | + | - | + |
| Horeca- en recreatie vergunningen | Verblijfsrecreatie Dagrecreatie | - | - | +/- | +/- |
| Enquêtes: diverse indicatoren | Verblijfsrecreatie Dagrecreatie Horeca centrumgebieden | - | - | + | + |
| SAMR: leefstijlindicator | Duiding type bezoeker voor dagrecreatie en verblijfsrecreatie | ? | ? | ? | ? |
| Vitale Vakantieparken: Indicator onbekend | Verblijfsrecreatie | ? | ? | ? | ? |
| Betaalde bronnen | | | | | |
| Kadaster: prijzen en eigendom | Verblijfsrecreatie vakantieparken | - | +/- (data is betrouwbaar, maar zegt weinig over ontwikkeling toerisme) | + | - |
| Pintransacties Rabobank | Dagrecreatie Verblijfsrecreatie | - | + | + | - |

| | | | | | |
|---|---|---|-----|-----|-----|
| CBS Microdata: omzet, lonen en winsten | Verblijfsrecreatie | - | + | + | + |
| | Dagrecreatie | | | | |
| | Horeca | | | | |
| | centrumgebieden | | | | |
| GSM-data Mezero: bezoekersaantallen | Dagrecreatie en verblijfsrecreatie | - | + | + | +/- |
| NBTC (maatwerk bewerking enquête- onderzoeken): bezoekersaantallen | Verblijfsrecreatie | - | +/- | +/- | +/- |
| | Dagrecreatie | | | | |
| | Horeca | | | | |
| | centrumgebieden Inkomend Toerisme Benchmark | | | | |
| Horeca DNA (voormalig bedrijfschap Horeca en Catering): hotelkamers | Verblijfsrecreatie | - | + | +/- | + |

Er is niet één databron waarmee alle effecten op de toerisme en recreatiesector volledig en betrouwbaar in beeld gebracht kunnen worden. De effecten moeten daarom afgeleid worden van een verzameling van bronnen en indicatoren. Deze moeten worden geanalyseerd en geduid, voordat conclusies getrokken kunnen worden.

De plussen en minnen overziend, zien we²⁴ vier geschikte bronnen als basis om de effecten van Lelystad Airport in beeld te brengen:

- LISA/bedrijvenregister: ontwikkeling aantallen vestigingen en werkgelegenheid per segment onder, rond en buiten vliegroutes (en directe omgeving Luchthaven: o.a. gemeente Lelystad, Harderwijk), met onderscheid naar de genoemde segmenten.
- Toeristenbelasting: van de gemeenten die dit heffen rekenen we het variabele deel van de belasting terug naar aantallen overnachtingen op gemeenteniveau. In een aantal gevallen is onderscheid naar segment en specifieke locatie (onder/buiten vliegroutes) mogelijk.
- Luchthavenstatistiek: berekening inkomend toerisme met hun bestemming in Nederland (bruto en beschouwing hypothesen voor bepaling netto-effecten).

²⁴ Voorstel van Decisio als onderzoeksbureau en afgestemd met de begeleidingsgroep.

- Lokale bronnen: aantallen dagrecreanten in natuur- en recreatiegebieden onder vliegroutes en buiten vliegroutes en overige indicatoren die ontwikkelingen toerisme weergeven (bezoekersaantallen van attracties, bezoekerscentra, etc.). Voor de gebieden die we beschouwen en bronnen die reeds in beeld zijn, zie bijlage I.

De eerste drie worden structureel op een eenduidige manier verzameld, waarmee er een betrouwbaar beeld ontstaat over ontwikkelingen van overnachtingen, bedrijven en werkgelegenheid in de verblijfsrecreatieve branche en inkomend toerisme. Het beeld omvat niet alle mogelijke indicatoren die van belang zijn voor de sector (toeristenbelasting omvat niet alle overnachtingen, en het effect op bedrijfsprestaties is ook niet beeld), maar de verzameling is wel voldoende om trends en ontwikkelingen in beeld te brengen en afwijkingen tussen gebieden wel en niet onder vliegroutes in beeld te brengen.

Voor het dagtoerisme zijn er minder eenduidige bronnen. Ontwikkelingen van bedrijven in recreatiegebieden zijn een indicator, maar vooral zal moeten worden teruggevallen op lokale statistieken, zoals data bij VVV's, betaalde attracties, bezoekerscentra en natuur- en recreatiegebieden. Uit de verzameling van deze lokale bronnen zijn uiteindelijk ook trends en ontwikkelingen af te leiden.

Openbare CBS data is geschikt als benchmark, maar niet gedetailleerd genoeg om effecten van de luchthaven te meten. Veranderingen in overnachtingsprijzen zijn gevoelig voor het moment van verzamelen, boekingsperiode en afhankelijk van een groot aantal factoren die geen relatie met de luchthaven hebben. Enquêtes onder bezoekers hebben onvoldoende meerwaarde, enquêtes onder bedrijven geven naar verwachting niet een voldoende betrouwbaar beeld. Wel kan een bedrijfspanel meerwaarde hebben voor duiding en toetsen van resultaten. Ook de leefstijlen van SAMR kunnen een goede aanvulling zijn in duiding van de resultaten.

Tot slot is er een aantal betaalde bronnen. De meest in het oog springende zijn de bezoekersstromen op basis van mobiele telefoondata van Mezero en CBS Microdata die het mogelijk maakt inzicht te hebben in omzet, winst en loongegevens van toeristische bedrijven op lokaal schaalniveau. De CBS data is echter pas laat beschikbaar. Daarnaast zijn dit vrij kostbare aanvullende bronnen, waarvoor geldt dat de data hoe dan ook wordt verzameld en gearchiveerd. Er kan dus ook op een later moment worden besloten om deze bronnen aan de monitor toe te voegen. Voorlopig wordt daar niet voor gekozen.

4. Aanpak monitor

In dit hoofdstuk werken we de uiteindelijke aanpak uit voor de monitor, op basis van de onderbouwing zoals in de vorige hoofdstukken beschreven.

Een monitor naar het effect op de toerisme- en recreatiesector door vliegtuiggeluid is nog niet eerder uitgevoerd, dus een volledig wetenschappelijke onderbouwing van de methode is niet mogelijk. Het onderzoek is daarmee innovatief, maar ook deels een zoektocht. De voorgestelde aanpak is het resultaat van deze zoektocht naar 1) mogelijke effecten van uitbreiding en 2) mogelijke bronnen en indicatoren om deze effecten te meten. Er is niet één indicator die alles zegt, de uiteindelijke conclusie over het mogelijke effect van Lelystad Airport volgt uit de combinatie van beschikbare indicatoren en de verschillen die we waarnemen tussen gebieden en sectoren. De analyse en interpretatie van resultaten na de éénmeting, is daarmee minstens net zo belangrijk als de zorgvuldige dataverzameling.

4.1 Gebiedsafbakening

De gebiedsafbakening bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste de gebieden waar mogelijk negatieve effecten optreden als gevolg van geluid. Daarnaast zijn er de regio's met mogelijk positieve effecten als gevolg van extra inkomend toerisme en activiteiten en overnachtingen rondom de luchthaven.

We verzamelen statistieken/indicatoren vanuit alle gemeenten en natuur/recreatiegebieden in de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland. Daarmee hebben we een basis voor de gebieden waar effecten verwacht worden, controlegebieden (benchmark) en kan beschouwd worden of de gebiedsafbakening voor gebieden waar effecten worden verwacht ook klopt.

De volgende gebieden beschouwen we als gebieden met potentieel negatieve effecten als gevolg van vliegtuiggeluid:

- 1) De 48 dB (Lden) contour uit de MER Lelystad Airport
- 2) De 40 dB (Lden) contour uit de MER Lelystad Airport
- 3) Direct onder de vliegroutes (straal van 1,8 kilometer aan beide zijden) in de provincies Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Overijssel en Noord-Holland.
 - Onderscheid naar vliegafstand vanaf Lelystad Airport.
- 4) Nabij de vliegroutes (verdubbeling van de straal tot 3,6 km aan beide zijden)

Waar data het toelaat presenteren en verzamelen we indicatoren op dit detailniveau. Data die op basis van individuele bedrijven is verzameld, kan op dit niveau worden geclusterd. We houden daarbij rekening met stedelijk vs. niet-stedelijk gebied. Het grootste deel van de bovenstaande gebieden betreft niet-stedelijk gebied, aangezien vliegroutes stedelijke concentraties mijden. Voor indicatoren die op een grover niveau zijn vastgesteld (bijvoorbeeld geheel natuurgebied of gehele gemeente), wordt in de analyse gekeken of veel oppervlak/bedrijven/activiteiten zich binnen de bovenstaande gebiedsafbakening bevinden. Dit is een van de verklarende factoren voor het te meten effect.

Positieve effecten kunnen eveneens in de bovenstaande gebieden plaatsvinden, maar ook daarbuiten. Specifiek kijken we naar:

1. Directe omgeving Lelystad Airport: overnachtingslocaties en dagattracties. Naast de gemeente Lelystad zelf zijn genoemd Bataviastad, Aviodrome, Harderwijk en Giethoorn.
2. Rest Nederland. Op basis van onderzoek op de luchthaven (zowel Lelystad Airport als Schiphol), bekijken we de bestemmingen van het inkomende toerisme en bekijken op die wijze de betekenis voor de toeristische sector (in andere delen dan al standaard in de monitor zitten).

4.2 Te onderzoeken effecten en te gebruiken indicatoren en bronnen

We beschouwen de effecten (positief en negatief) op de onderstaande deelsectoren/segmenten.

Verblijfsstoerisme

- Hotels
- Verhuur van vakantiehuisjes en appartementen
- Jeugdherbergen en vakantiecampen
- Kampeerterreinen
- Overige logiesverstrekking
- Jachthavens

Dagrecreatie

- Cafeteria's lunchrooms, snackbars, eetkramen e.d. (in recreatiegebieden en directe omgeving Lelystad Airport; overige stedelijke gebieden laten we buiten beschouwing, want daarin worden deze voorzieningen naar verwachting niet meetbaar beïnvloed door Lelystad Airport)
- Betaalde dagrecreatie/attracties bij recreatiegebieden die mogelijk beïnvloed worden. Voor gebieden die we beschouwen zie bijlage I.

We verzamelen directe sectorstatistieken (aantal bedrijven en werkgelegenheid) en indicatoren die van belang zijn voor de sector (overnachtingen en bezoekersstatistieken). Er is niet één bron die geschikt is om alle effecten in beeld te brengen. Het gaat daarom uiteindelijk om een verzameling van bronnen en indicatoren die bij elkaar gebracht en geanalyseerd een beeld schetsen over de effecten van Lelystad Airport op de toerisme en recreatiesector.

Als basis zien we vier geschikte bronnen om de effecten van Lelystad Airport in beeld te brengen:

- LISA/bedrijvenregister: ontwikkeling aantallen vestigingen en werkgelegenheid per segment onder, rond en buiten vliegroutes (en directe omgeving Luchthaven: o.a. gemeente Lelystad, Harderwijk), met onderscheid naar de genoemde segmenten.
- Toeristenbelasting: van de gemeenten die dit heffen rekenen we het variabele deel van de belasting terug naar aantallen overnachtingen op gemeenteniveau. In een aantal gevallen is onderscheid naar segment en specifieke locatie (onder/buiten vliegroutes) mogelijk.
- Luchthavenstatistiek: berekening inkomend toerisme met hun bestemming in Nederland (bruto en beschouwing hypothesen voor bepaling netto-effecten).
- Lokale bronnen: aantallen dagrecreanten in natuur- en recreatiegebieden onder vliegroutes en buiten vliegroutes en overige indicatoren die ontwikkelingen toerisme weergeven (bezoekersaantallen van attracties, bezoekerscentra, etc.). Voor de gebieden die we beschouwen en bronnen die reeds in beeld zijn, zie bijlage I.

De eerste drie worden structureel op een eenduidige manier verzameld, waarmee er een betrouwbaar beeld ontstaat over ontwikkelingen van overnachtingen, bedrijven en werkgelegenheid in de verblijfsrecreatieve branche en inkomend toerisme. Het beeld omvat niet alle mogelijke indicatoren die van belang zijn voor de sector (toeristenbelasting omvat niet alle overnachtingen, en het effect op bedrijfsprestaties is ook niet beeld), maar de verzameling is wel voldoende om trends en ontwikkelingen in beeld te brengen en afwijkingen tussen gebieden wel en niet onder vliegroutes in beeld te brengen.

Voor het dagtoerisme zijn er minder eenduidige bronnen. Ontwikkelingen van bedrijven in recreatiegebieden zijn een indicator, maar vooral zal moeten worden teruggevallen op lokale statistieken, zoals data bij VVV's, betaalde attracties, bezoekerscentra en natuur- en recreatiegebieden. Uit de verzameling van deze lokale bronnen zijn uiteindelijk ook trends en ontwikkelingen af te leiden.

Openbare CBS data is geschikt als benchmark. Leefstijlonderzoek op basis van SAMR geeft een beeld van samenstelling van toeristen en daarmee duiding aan de resultaten. Daarnaast maken we gebruik van een bedrijfspanel voor duiding en toetsing van de resultaten.

Tot slot is er een aantal betaalde bronnen. De meest in het oog springende zijn de bezoekersstromen op basis van mobiele telefoondata van Mezero en CBS Microdata die het mogelijk maakt inzicht te hebben in omzet, winst en loongegevens van toeristische bedrijven op lokaal schaalniveau. Er kan op een later moment worden besloten om deze bronnen aan de monitor toe te voegen. Voorlopig wordt daar niet voor gekozen.

Benchmarking en duiding

De effectbepaling gebeurt door middel van een verschillenanalyse op twee dimensies: het verschil tussen de twee meetmomenten (voor en na uitbreiding Lelystad Airport) en het verschil tussen gebieden op verschillende afstanden van de vliegroutes. Als de verschillen tussen de twee meetmoment groter zijn bij gebieden dichterbij vliegroutes, zou dit een effect van Lelystad Airport kunnen zijn. Verschillen worden gemeten aan de hand van een diverse set aan indicatoren. Hierin is geen enkele indicator leidend op zichzelf, de volledige verzameling indicatoren bepaalt het effect op de recreatie- en toerismesector dat mogelijk toe te wijzen is aan de uitbreiding van Lelystad airport.

De verschillen tussen de nul- en éénmeting geven niet direct het effect van Lelystad Airport. Er zijn meer factoren die spelen die positief of negatief uitwerken op de sector. Denk daarbij aan:

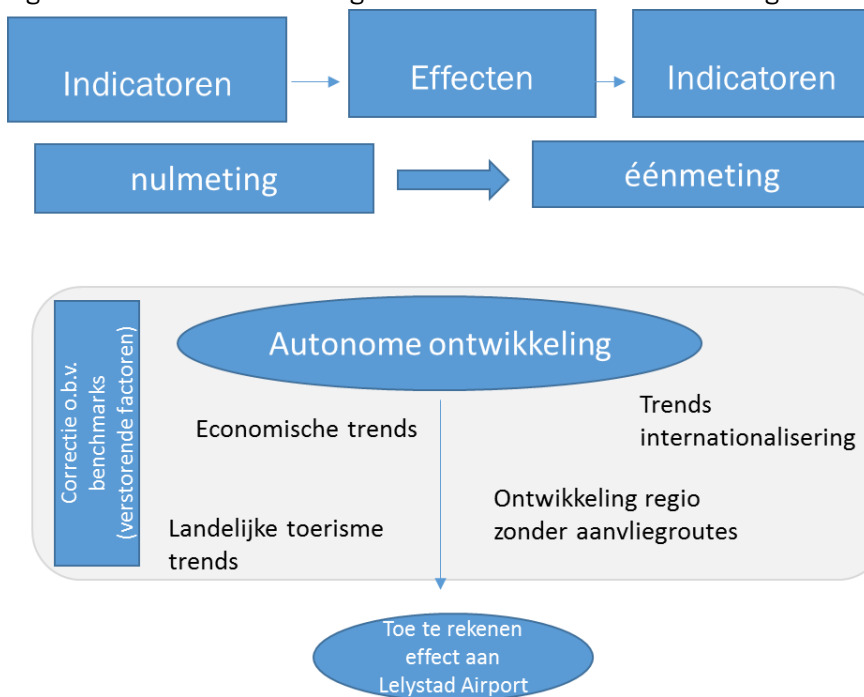
- *Het weer*
Het weer is een van de meest bepalende factoren voor aantallen toeristen en recreanten. Voor binnenlandse verblijfsrecreatie op campings en bungalowparken en voor dagrecreatie in natuurgebieden betekent mooi weer een groter aantal bezoekers.
- *Economische trends*
Als de economie groeit, geven mensen meer uit en gaan ze vaker op vakantie. De economie beïnvloedt het aantal toeristen van jaar-op-jaar dus ook. Demografische ontwikkelingen zijn relevant voor recreatie in de directe omgeving. Daarnaast zijn er segmenten die het al langer lastiger hebben, zoals de campings die minder populair worden.
- *Evenementen*
Grote evenementen die niet elk jaar plaatsvinden of tussen nul- en éénmeting flink gegroeid of gekrompen zijn, kunnen zorgen voor significante schommelingen in aantallen toeristen.

- *Investerings in de recreatie & toerismesector*
Een doeltreffende marketingcampagne of grote investeringen om het toeristisch aanbod te verbeteren kunnen veel extra toeristen trekken.

De aanname is dat bovenstaande factoren niet significant verschillen tussen de gebieden die we beschouwen voor Lelystad Airport en de benchmarkgebieden. Bij opvallende ontwikkelingen tussen de nul- en de éénmeting, bekijken we altijd andere mogelijke verklarende factoren, zowel voor Lelystad Airportgebieden als de benchmarks.

Voor de bovenstaande autonome ontwikkelingen, die losstaan van de opening van Lelystad Airport voor groot verkeer, willen we in de uiteindelijke éénmeting zoveel mogelijk corrigeren. Schematisch gebeurt dat volgens de onderstaande figuur.

Figuur 4.1 Schematische weergave correctie autonome ontwikkeling



Deze correctie voeren we op een aantal manieren uit.

- Allereerst maken we een vergelijking van de statistieken die we verzameld hebben, waarin we gebieden waar effecten in potentie plaatsvinden (onder/nabij vliegroutes en nabij Lelystad Airport) vergelijken met gebieden waar geen effecten van Lelystad Airport worden verwacht (andere gebieden in de onderzochte provincies). Onder de aanname dat autonome ontwikkelingen

niet sterk verschillen tussen deze gebieden²⁵, is er een indicatie indien waargenomen ontwikkelingen tussen de nul- en éénmeting wel afwijken. Een verklaring kan dan liggen in de openstelling van Lelystad Airport.

- Behalve met de opgehaalde bronnen op lokaal niveau, leggen we de gegevens ook naast CBS-statistiek: statistiek overnachtingen, ontwikkelingen bedrijvigheid naar segment op landelijk en provinciaal niveau.
- De leefstijlen volgens SAMR kunnen een verdere duiding geven. Bijvoorbeeld als er verschillen tussen het ene gebied onder een vliegroute zijn en het andere gebied: als het type toerist in beide gebieden verschilt, nemen we dat mee.
- Indien we indicaties vinden dat er opvallende verschillen zijn tussen de nul- en éénmeting die afwijken van verwachte autonome ontwikkelingen, beschouwen we mogelijke verklaringen:
 - We benaderen de gemeenten waar we de verschillen hebben waargenomen (die in de meeste gevallen ook gegevens aanleveren) en bekijken welke andere ontwikkelingen (dan Lelystad Airport) een verklaring kunnen geven.
 - We gebruiken de uitkomsten van het geluidsonderzoek van het RIVM om resultaten te duiden, evenals de gerealiseerde vliegroutes. Zodat een beeld ontstaat of de locaties met de grootste geluidsverandering ook het grootste effect zien.
 - We leggen de bevindingen voor aan het ondernemerspanel (zie volgende paragraaf).

Ook na benchmarking en controle op de individuele resultaten is nooit met zekerheid het exacte effect van Lelystad Airport te bepalen. Wat we overhouden is een effect dat overblijft nadat naar andere denkbare verklarende factoren is gekeken en wat naar verwachting het effect van Lelystad Airport zal zijn. De monitor geeft een daarmee een beeld of waargenomen verschillen tussen de nul en éénmeting vermoedelijk het gevolg zijn van autonome ontwikkelingen/externe factoren, of dat Lelystad Airport een logische verklarende factor is.

²⁵ Er is in beginsel geen aanleiding om te verwachten dat ontwikkelingen het weer, economie, demografie en investeringen verschillen tussen gebieden die wel of niet onder/nabij vliegroutes liggen. We gaan wel na of er geen ontwikkelingen zijn geweest die verschillen tussen de nul- en éénmeting kunnen verklaren bij opvallende verschillen.

4.3 Aandachtspunten

De monitor heeft een aantal punten die aandacht behoeven tijdens de uitvoering. Dit heeft te maken met onderzoeken die raken aan de monitor en ontwikkelingen die pas duidelijk worden als de luchthaven geopend wordt.

4.3.1 Meetmoment

Het moment van éénmeting is twee jaar na opening van Lelystad Airport. Het aantal vliegbewegingen is dan 7.000 per jaar. Dit is de balans tussen verschillende afwegingen die pleiten voor een langere of kortere periode.

Te snel een éénmeting uitvoeren verhoogt het risico dat effecten op de R&T sector nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd, omdat het aantal vliegbewegingen nog laag is en omdat gedragsverandering van recreanten tijd kost. Langer wachten leidt ertoe dat beleidsinformatie te laat beschikbaar komt en vergroot het aantal overige versturende factoren. Door een periode van twee jaar te kiezen kan het eerste effect op herhaalbezoek zichtbaar worden (de periode omvat twee hoogseizoenen).

4.3.2 Monitor Geluid

Het geluidsverschil (inclusief andere bronnen dan vliegtuiggeluid) tussen nul- en éénmeting is naar verwachting van invloed op het effect. In een gebied waar het geluidsniveau sterker toeneemt worden grotere effecten verwacht. Tegelijkertijd met dit onderzoek loopt ook een geluidsonderzoek van het RIVM, waarbij op verschillende locaties metingen voor en na uitbreiding worden uitgevoerd. Ten tijde van de éénmeting koppelen we de resultaten van de geluidsmeting aan de resultaten van deze monitor.

Deze locaties van de geluidsmeting staan nu nog niet vast. Wel is de verwachting dat het vooral in de directe omgeving van de luchthaven zal plaatsvinden. De beslissing over de locaties waarop geluid wordt gemeten, wordt niet binnen dit onderzoek genomen. Wel is deze leidraad voorgelegd aan het RIVM om de gebieden in de geluidsmeting en de monitor met elkaar te vergelijken en waar nodig aan te passen.

Het meenemen van het gerealiseerde gebruik van de vliegroutes is van belang. Het gaat daarbij vooral om duiding van de resultaten om te zien of het inderdaad het geval is dat een grotere geluidsverandering een groter effect betekent. Immers zal niet iedere vliegroute evenveel gebruik worden, waarmee ook effecten per vliegroute kunnen verschillen.

4.3.3 Ondernemerspanel

Een belangrijk instrument om de onzekerheden te ondervangen, de resultaten uit de databronnen te duiden en om witte vlekken in te vullen, is het opzetten van een ondernemerspanel. Een panel van 20 ondernemers in de recreatiesector, met een goede spreiding over de te onderzoeken regio en in verschillende deelsectoren, nemen we mee in de nul- en éénmeting.

Bij de nulmeting worden ze geïnformeerd, vragen we naar verwachte effecten en belangrijke ontwikkelingen in de omgeving, zodat we daar rekening mee kunnen houden. Ook bekijken we of het panel bereid is aanvullende indicatoren te leveren voor de nul- en éénmeting (overnachtingsprijzen, bezettingsgraad, bezoekers, omzet, tevredenheid van bezoekers) als aanvulling op de bronnen die we verzamelen. Als we hier een eenduidige set van indicatoren tijdens de nul- en éénmeting uit halen, dient dat als aanvulling en toets op de resultaten uit de statistieken.

4.3.4 Optionele aanvullende betaalde bronnen

De beschreven aanpak bevat geen aanvullende betaalde bronnen. In de inventarisatie is een aantal bronnen geïdentificeerd dat wel van meerwaarde voor het onderzoek kan zijn (CBS Microdata, NBTC, Mezero, Kadaster, Horeca DNA). Het voordeel van deze bronnen is dat ze continu verzameld en opgeslagen worden en ook met terugwerkende kracht op te vragen zijn. Mocht ten tijde van de éénmeting blijken dat deze aanvullende bronnen toch gewenst zijn, dan kunnen deze alsnog worden toegevoegd. De beslissing om deze bronnen wel/niet mee te nemen hoeft dus niet tijdens de nulmeting genomen te worden.

4.4 Vervolgplanning / uitwerking stappen

De stappen na deze leidraad zetten we in deze paragraaf kort uiteen.

4.4.1 Uitvoeren nulmeting

Direct na afronding en vaststelling van deze leidraad, starten we met de volgende stappen.

1. Start met dataverzameling:
 - a. Openbare bronnen
 - b. Lokale bronnenverzameling & toeristenbelasting (vraag: 'aanbevelingsbrief' Ministerie?)
2. Opzetten ondernemerspanel
 - a. Selectie bedrijven / organisaties
 - b. Uitnodiging bedrijven (aanbevelingsbrief/uitnodiging via Ministerie?)

- c. Eerste werksessie
- 3. Presentatie nulmeting begeleidingscommissie
 - a. Resultaten nulmeting
 - b. Relevante trends, ontwikkelingen, indicatoren voor duiding (leefstijlen) benchmarks.
 - c. Bespreken/toets juistheid&completeheid resultaten en presentatievorm: onderscheid tussen 'hoofdindicatoren' en uitgebreide tabellenbijlage.
- 4. Verdere analyse (landelijke, regionale en lokale trends; vergelijking prestatie-indicatoren).
- 5. Opstellen rapport nulmeting:
 - a. Zelfstandig leesbaar met toelichting op de methodiek
 - b. Bespreking conceptrapport begeleidingscommissie
 - c. Afronden tot eindrapport.

4.4.2 Uitvoeren éénmeting

Twee jaar na opening van Lelystad Airport wordt de éénmeting uitgevoerd. Daarbij volgen we de volgende stappen:

1. Startoverleg: beschouwing op eventuele verandering databronnen, contactpersonen en afspraken voor planning.
2. Dataverzameling
3. Analyse: trends en ontwikkelingen, verschil nul- en éénmeting in beeld
 - a. Bespreken eerste analyse begeleidingscommissie
4. Verdieping & duiding
 - a. Bespreken resultaten met ondernemerspanel
 - b. Opvragen verklaringen opvallende veranderingen bij gemeenten
5. Opstellen rapport en analyse
 - a. Inzicht in ontwikkelingen per segment toerisme en recreatie en duiding effect van Lelystad Airport
 - b. Bespreking conceptrapport begeleidingscommissie
 - c. Afronden tot eindrapport

Uitkomst onderzoek

Uitkomst van het onderzoek is een overzicht met de effecten van Lelystad Airport op de toerisme- en recreatiesector. Uit het overzicht kan worden gehaald hoe verschillende groepen bedrijven worden beïnvloed door de uitbreiding. In welke gebieden is het effect op bedrijven het grootst geweest? Welk type bedrijf heeft het meest verloren? Welk type bedrijf heeft juist het meest gewonnen? Het overzicht is beleidsneutraal, de monitor verbindt geen conclusies aan de

DECISIO

uitkomsten wat betref beleid. Wel zorgen we voor duiding van de uitkomsten uit beide metingen en zorgen dat ze juist worden geïnterpreteerd en aan elkaar verbonden worden.

Bijlage I. Gebieden dagrecreatie en lokale databronnen

In deze bijlage worden gebieden voor dagrecreatie beschreven die in elk geval worden meegenomen in de monitor en de lokale databronnen die we tot nu toe in ons bezit hebben (deze wordt aangevuld tijdens de nulmeting).

Gebieden

Flevoland

- Nieuw Land:
 - Oostvaardersplassen
 - Markerwadden
 - Lepelaarplassen
 - IJsselmeer/Markermeer
- Horsterwold
- Unesco Werelderfgoed Schokland
- Voorsterbos
 - Waterloopbos
 - Kuinderbos
- Het Veluwemeer

Friesland

- Nationaal Park de Alde Faenen
- Friese Meren

Drenthe

- Fochteloërveen
- Nationaal Park Drents Friese Wold
 - Doldersummerveld
- Koloniën van Weldadigheid: Veenhuizen, Frederiksoord, Wilhelminaoord, Boschoord
 - Bosbergtoren bij Boschoord
- Nationaal Park Drentsche Aa
- Paterswoldsemeer/Hoornseplas
- Landgoederengordel Eelde/Paterswolde
- Zuidlaardermeer
- Holtingerveld
- Nationaal Park Dwingelderveld

Overijssel

- Nationaal Park de Weerribben-Wieden
- koloniën van Weldadigheid: Willemsoord
- Vechtdal
- Nationaal Park De Sallandse Heuvelrug

Gelderland

- Nationaal Park De Hoge Veluwe
- Nationaal Park Veluwezoom
- Noordoost Veluwe/Midden Veluwe

Noord-Holland

- Markermeer, IJmeer en de randmeren
- Weidegebied Venhuizen en polder de Drieban
- Het Grootslag

Lokale databronnen in bezit

- Stichting Nationale Parken: bezoekersaantallen nationale parken
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2014). *Dagrecreatiemonitor Staatsbosbeheer Flevoland*
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2015). *Bezoekersonderzoek natuurgebieden Drenthe*
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2015). *Bezoekersonderzoek natuurgebieden Gelderland*
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2016). *Bezoekersonderzoek natuur- en recreatiegebieden Noord-Holland*
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2017). *Bezoekersonderzoek natuurgebieden Provincie Friesland*
- Staatsbosbeheer / NBTC Nipo research (2018). *Bezoekersonderzoek natuurgebieden Provincie Overijssel*
- Veenhuizen Econ-o-meter editie 2017
- Ecorys (2018). *Toerisme in Drenthe wordt internationaler*
- Marketing Drenthe (2017). *Jaarrapportage 2017*
- Provincie Drenthe (2017). *Vrijtijdseconomie feiten en cijfers*

Lokale databronnen verder op te halen

- VVV's: bezoekersregistratie per VVV kantoor

- Bezoekersaantallen diverse attracties en bezoekerscentra in en om de genoemde recreatiegebieden

Bronnen

CE Delft (2017), Handboek Milieuprijzen 2017

CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol

Decisio (2015), Economisch belang van de mainport Schiphol

Decisio (2017), Quick scan MKBA toekomstopties Luchtvaart

Ecorys (2015), Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

Ecorys (2018). Eindhoven Airport 2020-20230: marktvraag en economische spinoff

Eindhoven Airport, reizigersmonitor november 2018

Goossen en Langers (1997). *Maatregelen voor geluidhinder op recreatieterreinen*. DLO-Staring centrum, Wageningen.

Harbrow, Cessford, Kazmierow (2011), The impact of noise on recreationists and wildlife in New Zealand's natural areas.

K.L. Booth, N.C. Jones, and P.J. Devlin (1999). *Measuring the effects of aircraft overflights on recreationists in natural settings*. Department of Conservation New Zealand Technical Series.

Krog, N.H.; Engdahl, B.; Tambs, K. Effects of Changed Aircraft Noise Exposure on the Use of Outdoor Recreational Areas. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2010, 7, 3890-3915.

Krog, N.H.; Engdahl, B.; Tambs, K. Effects of changed noise exposure on experiential qualities of outdoor recreational areas. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2010, 7, 3739-3759.

Markteffect. Eindhoven Airport reizigersmonitor november 2018

Recron, Red de Veluwe en Hoog Overijssel (2017) *Grote schade aan toerisme & recreatie door Lelystad Airport routes. Onderzoeksresultaten enquête recreatie –en toerisme bedrijven in Gelderland en Overijssel*

Staats, H.J. (1991). *Geluidhinder bij openluchtrecreatie in de omgeving van Schiphol*. Leiden: Werkgroep Energie- & Milieuonderzoek. FSW, RU Leiden, 1991. Rapport E&M/R-91/18.

Stratagem Strategic Research BV (2014). *Update werkgelegenheidseffecten ontwikkeling Lelystad Airport*.

Miedema (1995). *De beoordeling van geluid in milieubeschermingsgebieden*. TNO-rapport 95.055.

Murphy, J.J., Allen, P.G., Stevens, T.H. et al. *Environ Resource Econ* (2005) 30: 313. <https://doi.org/10.1007/s10640-004-3332-z>

NRIT (2018), Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2018

RECRON (2017). RED DE VELUWE EN HOOG OVERIJSEL

TNO (1999), *De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde*

www.atlasleefomgeving.nl

www.leefstijlvinder.nl