

Beleidsanalyse Trambaanfietsroute Maastricht -Aken

Prof. Dr. Jeroen Aerts

VTN

Vereniging tot Natuurbehoud Cadier en keer



Waarom een Trambaan fietsroute?

- Initiatief: gemeente Eijsden Margraten, Wittem, Vaals, Gulpen, Maastricht
1. Toegankelijk voor landschap voor recreatieve fietsers vergroten
 2. Versterking economische en toeristisch recreatieve structuur Zuid-Limburg



Aanpak Beleidsanalyse

Doel onderzoek:

- Is er een nut en noodzaak voor een Trambaanfietsroute?
- Wordt rekening gehouden met natuurwaarden?

Methode:

1. Analyse van rapporten, beleidsstukken Gemeenten & Provincie
2. Analyse economische onderbouwing
3. Analyse natuurbeleid

Beleidsplannen

provincie limburg



*Uitvoeringsprogramma
Fiets 2016 - 2019*

*“Meer ruimte voor de fiets in
Limburg”*

Fietsplan Maastricht



*Provinciaal Beleidsplan Fiets
2014-2022*

Beleidsplannen laten zien dat kwaliteit Heuvelland van belang is voor economie & Toerisme



MAAR: Natuur staat onder druk door vele gebruikers, en natuurwaarden moet verder worden ontwikkeld.

Landschap op de provinciale agenda

door Bibi van de Klundert | Feb 27, 2017 | IKL Nieuws |

Gedeputeerde Eric Geurts van toerisme en Hubert Mackus van landbouw waren beiden aanwezig om het belang van het Limburgse landschap te benadrukken en de samenwerking hierin tussen alle partijen te omarmen.

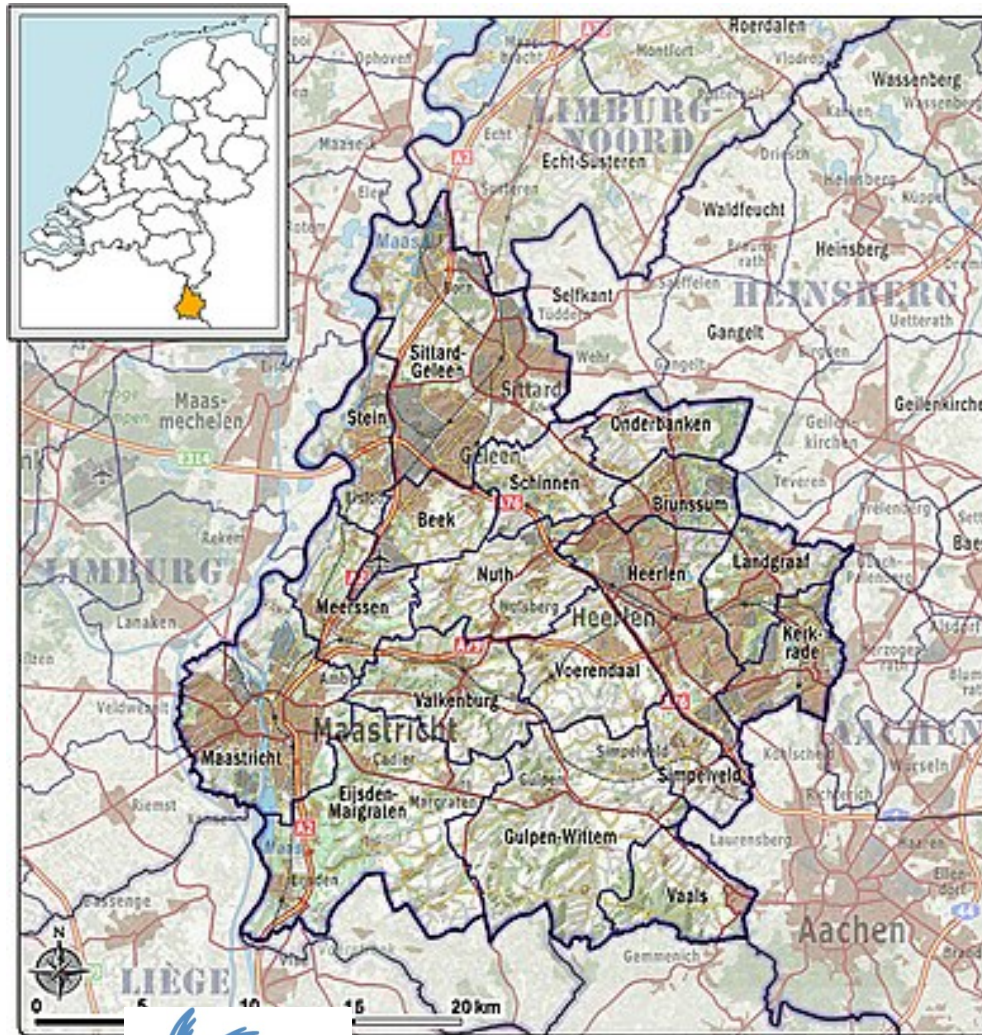
De toeristische economie drijft op het landschap

Uit onderzoek blijkt, dat 59% van de Limburgse gast als belangrijkste motivatie heeft om terug te komen voor de natuur en het landschap. En qua imago, staan natuur en de heuvels bovenaan als het gaat om spontane associaties met Limburg.

Van het aantal overnachtingen in Zuid-Limburg, blijkt dat 2,8 miljoen (63% van alle overnachtingen) daarvan in het landelijk gebied plaatsvindt. Het nationaal landschap is daarmee de belangrijkste leverancier van gasten voor de attracties, accommodaties en winkeldomeinen zowel in de landelijke als stedelijke gebieden. Dat landschap wordt grotendeels aantrekkelijk gemaakt door de boeren.

Bron: <http://www.ikl-limburg.nl/landschap-op-de-provinciale-agenda/>

Elke ingreep in Landschap heeft effect op bewoners:



Zuid-Limburg is een van de meest dichtbevolkte gebieden in de wereld 955 inwoners/km²

Land	inwoners	Bevolkingsdichtheid
Bangladesh	147 miljoen	1118 inwoners / km ²
Zuid Limburg	0,6 miljoen	955 inwoners / km ²
Nederland	17,2 miljoen	415 inwoners / km ²

bron : Wikipedia

Waarom een Trambaanfietsroute?

- Initiatief: gemeente Eijsden Margraten, Wittem, Vaals, Gulpen, Maastricht

1. Toegankelijk voor landschap voor recreatieve fietsers vergroten
2. Versterking economische en toeristisch recreatieve structuur Zuid Limburg



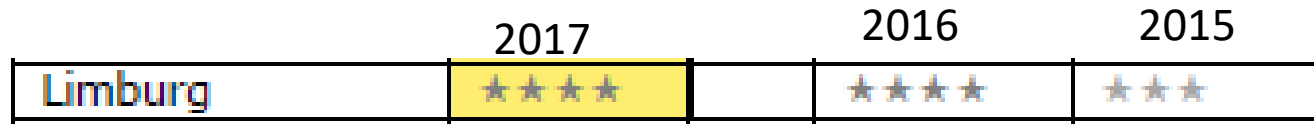
Aanleiding voor provincies en gemeenten om Trambaanfietsroute uit te werken is deze aanbeveling van onderzoeksbureau BMC (2014):

“...dat **toegankelijkheid** en landschap de **belangrijkste punten** zijn voor **verbetering** aan het **fietsnetwerk** van Limburg”

Dit wordt o.a. onderbouwd met het onderzoek van het Fietsplatform (2013):

“kwaliteit van het fietsnetwerk in Limburg heeft 3 van de 5 sterren “

Deze conclusie van BMC klopt niet meer



Fietsroutes in Limburg krijgt inmiddels mooie score van 4 sterren

Kwaliteitsmonitor fiets, 2017

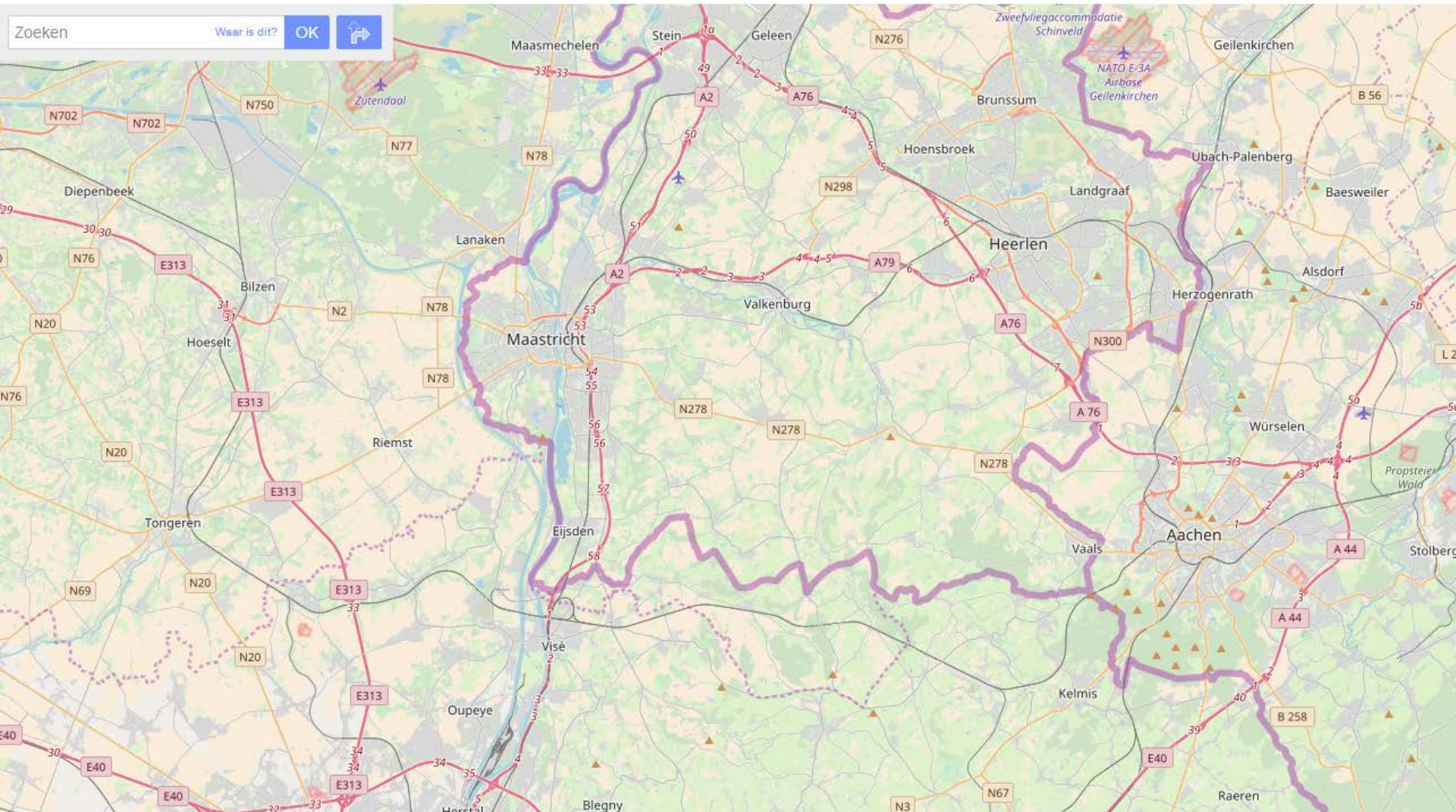
“afstemming van de fietsroutes” krijgt zelfs de **maximale score**

De **aanbeveling** van Fietsplatform (2017) is **niet** om afstemming of toegankelijkheid te vergroten **maar**:

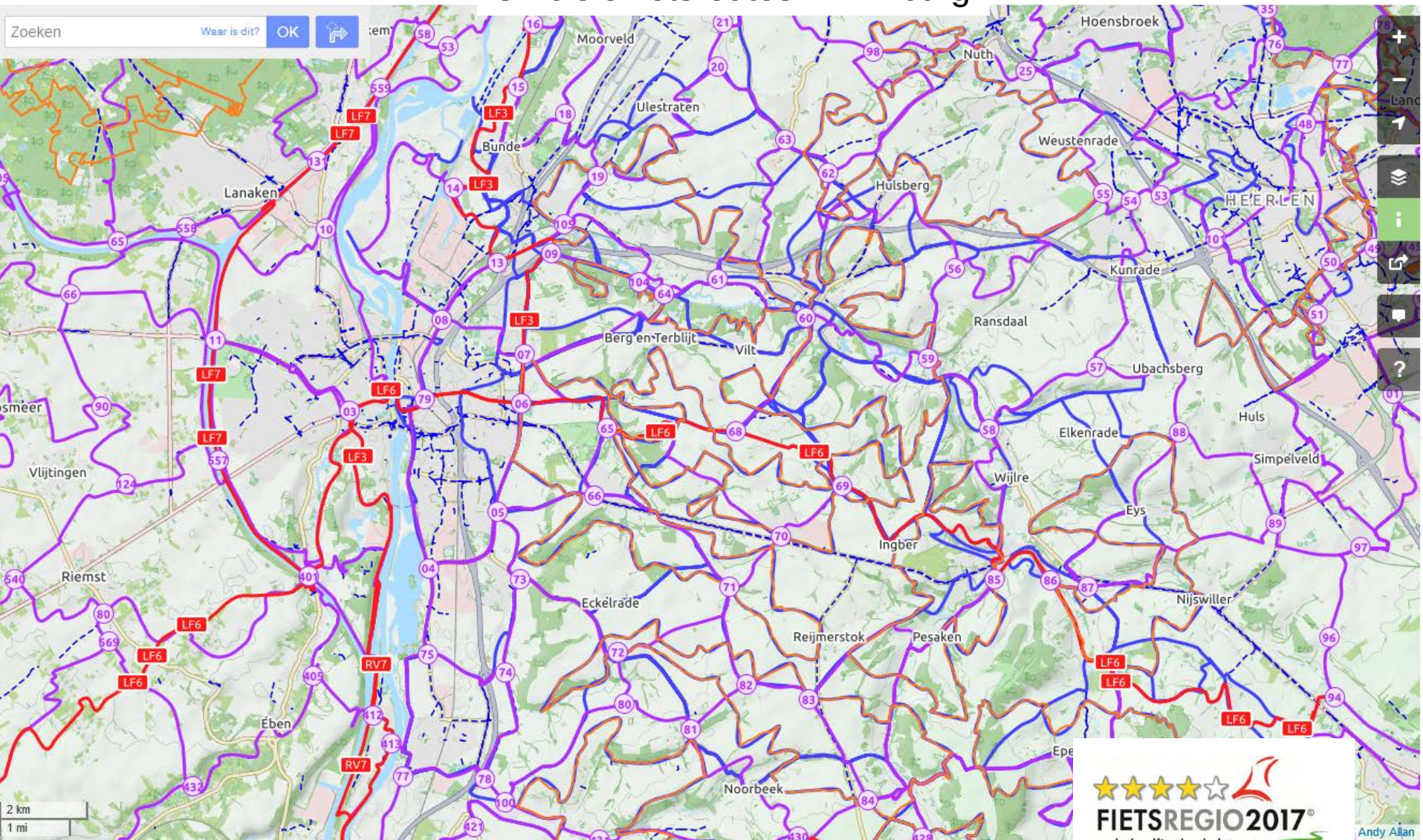
- Investeer in bestaand fietsnetwerk
- Verbeter verkeersveiligheid,
- Verbeter route-informatie.

Toegankelijkheid natuur voor fietsers is geheel op orde

De volgende informatie van “Openstreetmap” laat dat zien



Officiële fietsroutes in Limburg

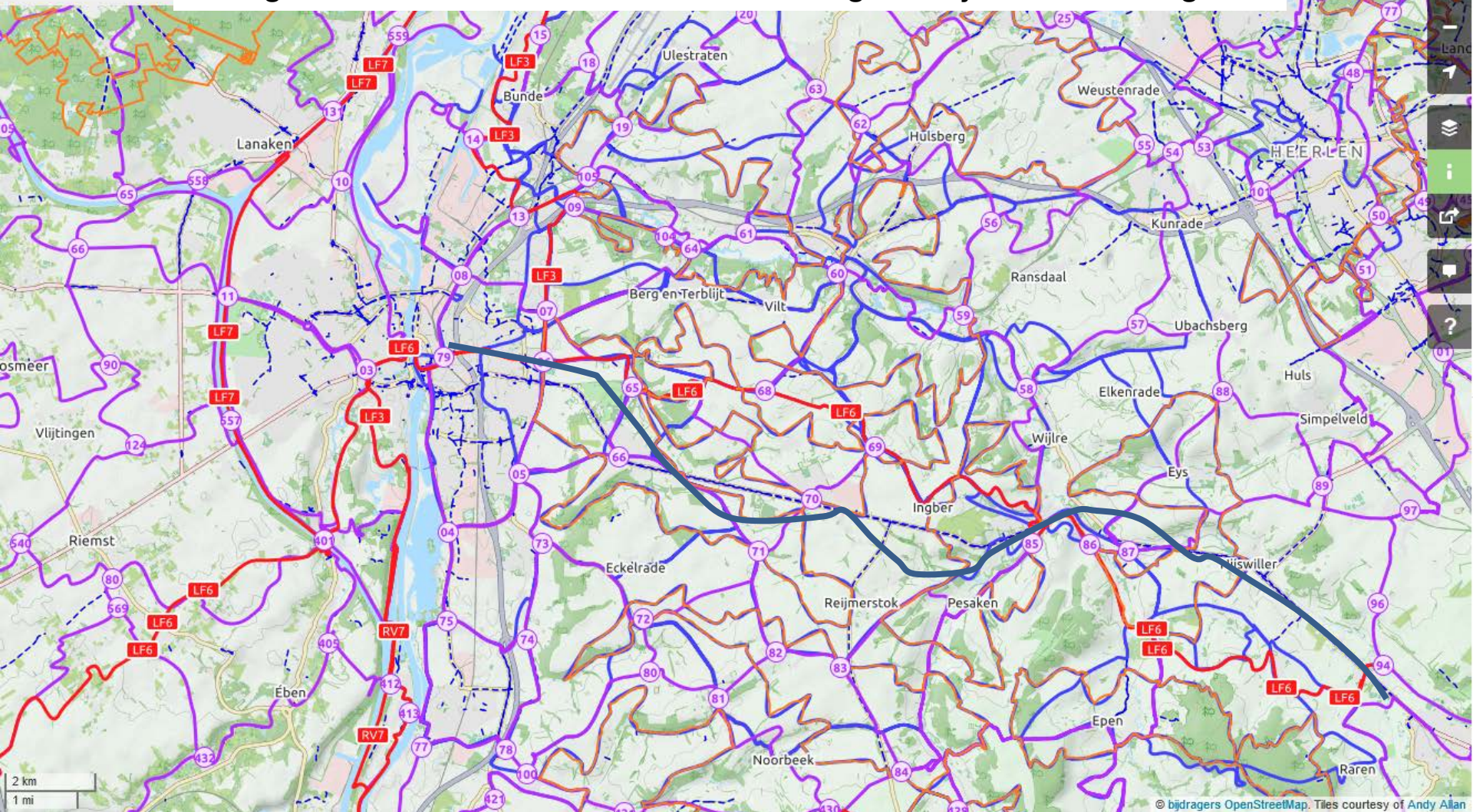


Verbeteringen kunnen nog gezocht worden in het volledig gelijktrekken van themaroutes en fietsknooppuntnetwerk

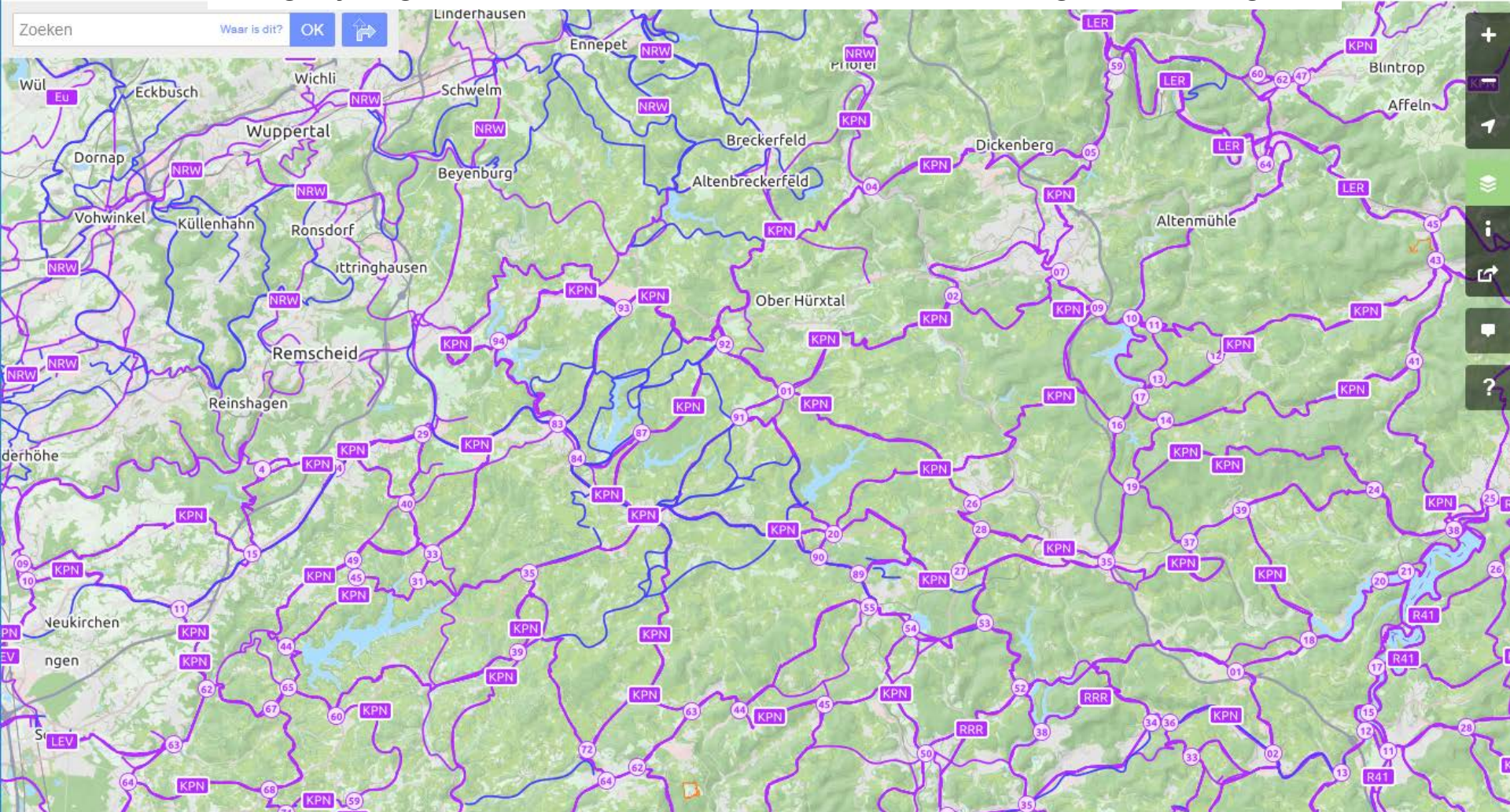


Zoeken

Wat gaat de Trambaanfietsroute aan toegankelijkheid toevoegen?



— Ruwe schets route TFR



Provincie	lengte fietspad (km)	fietspad / opp (m / km ²)	fietskm per dag / km fietspad
Groningen	1600	700	882
Friesland	2000	599	848
Drenthe	2100	791	522
Overijssel	2800	837	1193
Flevoland	1500	1041	487
Noord- Holland	4200	1563	1601
Zuid- Holland	4800	1696	1583
Utrecht	1800	1306	1809
Noord- Brabant	5000	1019	1145
Gelderland	5000	997	982
Limburg	2000	918	1064
Zeeland	1400	764	660
Nederland	34600	1009	1157

Beleidsplannen laten zien dat toegankelijkheid en afstemming goed op orde is:

1 Inleiding

Limburg staat landelijk bekend als een waar fietsparadijs. Veel recreanten zoeken de Zuid-Limburgse heuvels op, al dan niet geïnspireerd door sportieve evenementen zoals de Amstel Gold Race. Of men rijdt via de fietsknooppunten prachtige (grensoverschrijdende) routes door het Limburgse landschap. Paradoxaal is echter dat het fietsgebruik bij de dagelijkse verplaatsingen in Limburg ver achter blijft ten opzichte van de rest van het land

Bron: Provincie Limburg (2014)

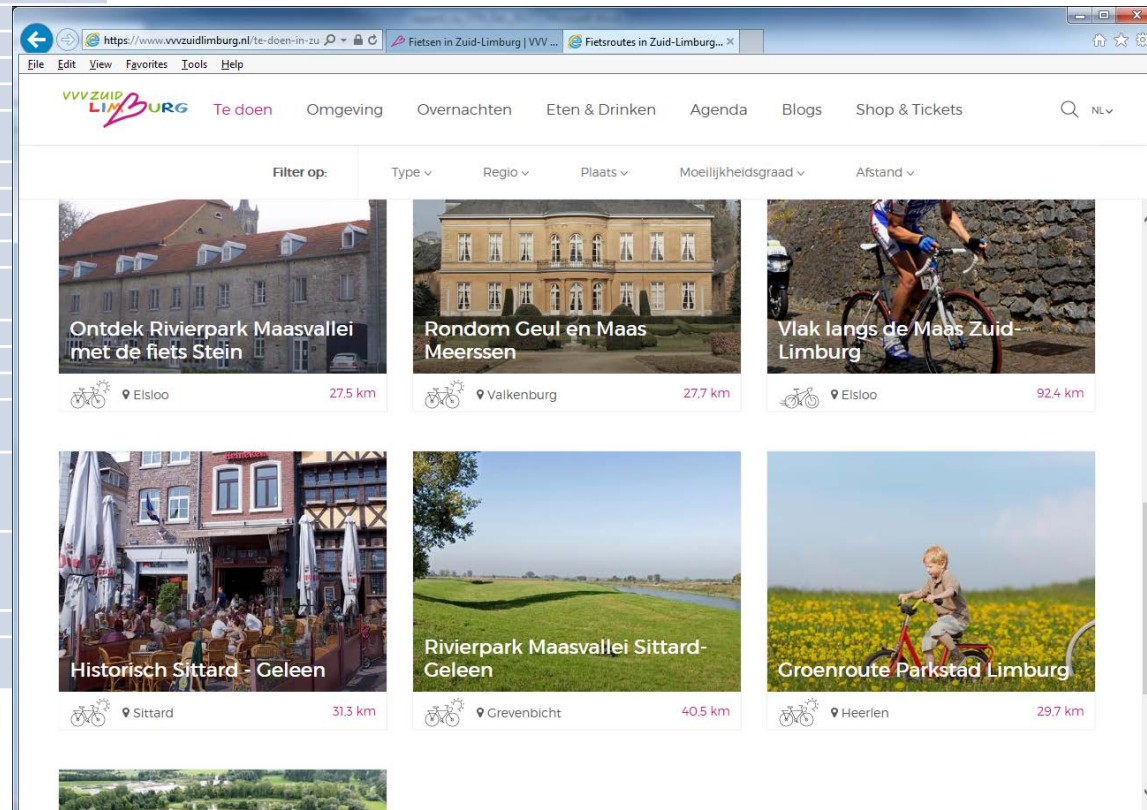
Er is 35000 km aan Fietspaden in Nederland



Er is meer dan 1100km aan officiële “makkelijke” of “vlakke” fietsroutes in Limburg

Naam route	Lengte (km)	Bron	Moeilijkheidsgraad
Heideroute	34.4	VVV Limburg	Makkelijk
Maas Zuid Limburg	92.4	VVV Limburg	Makkelijk
Maasvallei Sittard	40.5	VVV Limburg	Makkelijk
Groenroute	29.7	VVV Limburg	Makkelijk
Echt	42.5	VVV Limburg	Makkelijk
Kastelenroute		VVV Limburg	Makkelijk
Geul maas	27.7	VVV Limburg	Makkelijk
Mijnroute	46.9	VVV Limburg	Makkelijk
Parelsnoer	12.4	VVV Limburg	Makkelijk
Vijf gehuchten	5.7	VVV Limburg	Makkelijk
Mijnroute 3	21.4	VVV Limburg	Makkelijk
Maasvallei Stein	27.5	VVV Limburg	Makkelijk
Burgerroute	19,2	VVV Limburg	Makkelijk
Rundsje Mestreech	45		Makkelijk
Bourgondisch genieten	24	Fiets.nl	Makkelijk
Via Belgica	57.6	Fiets.nl	gemiddeld
Spirituele grensmaas	44	NL fietsland	makkelijk
Groenfietsroute	29.9	NL fietsland	makkelijk
Grensfietsroute	36.2	NL fietsland	makkelijk
Natuurlijk Zuid-Limburg route	38.2	NL fietsland	
Kunstfietsroute	39	NL fietsland	makkelijk
Kunstfietsroute 2	30.5	NL fietsland	makkelijk
Maasdal route	42	Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk
Een klein rondje langs de Maas	17	Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk
Een vice versa-fietsroute door het Geleenbeekdal	41	Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk
Genieten van een abdijbier in Val Dieu		Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk
Langs de Rode Beek	47,5	Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk
Heen en weer langs de Worm	37	Oostwegel (2010)	Vlak / Makkelijk

Bron: ANWB, VVV Limburg, Oostwegel, NL-Fietsland



Beleidsplannen zijn zeer positief over huidige recreatief fietsnetwerk

Het doel is om de fietsende Maastrichtenaar bewust te laten worden van de aantrekkelijke fietsroutes in de omgeving. Rondom Maastricht ligt een grote variatie aan aantrekkelijke fietsgebieden: het noordelijke en zuidelijke Maasdal, het Geuldal, het Heuvelland, het Jekerdal, de Kempen en de Haspengouw. Maastricht is goed verknoopt met de fietsroutes in die gebieden: met knooppuntennetwerken, met lange-afstandsroutes (LF, Ravel) en met rondroutes (ANWB).

Fietsplan Maastricht : 2009 /2014

Beweegredenen Actielijnen	Woon-werk	Naar school	Winkelen	Recreatie	Sport
Utilitair netwerk, compleet, samenhangend en hoogwaardig	Actualisatie utilitair netwerk				
Snelfietsroutes, hoogwaardig en snel	Conform toekomstagenda				Conform toekomstagenda
Recreatief netwerk, afstemming				Optimaliseren recreatief netwerk	
Comfort, kwaliteit fietspaden, doorstroming	Kwaliteit utilitair netwerk		Kwaliteit fiets- voorzieningen		
Veiligheid, maak van de nul een punt	Verkeersveilige infrastructuur				
Ketenmobiliteit	Afstemming met overstappunten	Fietsvoorzieningen			

Provinciaal beleidsplan fiets (2014-2022)

Aanbeveling:

- Afstemming waar nodig
- Verkeersveiligheid

Waarom een Trambaan fietsroute?

- Initiatief: gemeente Eijsden Margraten, Wittem, Vaals, Gulpen, Maastricht
1. Toegankelijk voor landschap voor recreatieve fietsers vergroten
 2. Versterking economische en toeristisch recreatieve structuur Zuid-Limburg



Economische onderbouwing Trambaanfietsroute met 2 rapporten

BMC (2014)

Van Trambaan tot Fietsbaan

Economische Effect Rapportage Fietspad Maastricht – Aken
27 november 2014



Loendersloot
groep
advies & meer

BMC | advies

Grontmij (2010)



MKBA Vlakfietsroutes in het Limburgse Heuvelland

1 Inleiding MKBA vlakfietsroutes

De gebiedscommissie Zuid Limburg heeft Grontmij opdracht gegeven voor het opstellen van een concreet uitvoeringsplan voor vlakfietsen. Het op te stellen uitvoeringsplan dient erop gericht te zijn dat doorschakeling via een bestek naar de uitvoeringsfase eenvoudig te realiseren is. Hierbij zal tevens voldoende aandacht zijn voor draagvlak, landschappelijke inpassing en haalbaarheid. Voor deze doelstellingen is er gekozen een globale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) op te stellen waarvan het resultaat voor u ligt. Doel van deze globale MKBA is inzicht te verkrijgen in de positieve en negatieve effecten van de aanleg van vlakfietsroutes in Zuid Limburg.

2 Waarom een maatschappelijke kosten baten analyse?

Een MKBA geeft inzicht in de voor- en nadelen van een project voor alle partijen in de samenleving, zoveel mogelijk op geld gewaardeerd. Voor het project 'Vlakfietsen Zuid Limburg' is gevraagd om een globale MKBA op te stellen. Dit betekent dat er een eerste inzicht gegeven zal worden in de effecten van het project voor de directe omgeving. Om dit te bepalen is er op 1 juni 2010 een workshop geweest met een aantal betrokkenen dat te maken krijgt met de gevolgen van de te ontwikkelen vlakfietsroute. Gezamenlijk zijn een aantal van de effecten van dit project in kaart gebracht. Op deze wijze wordt direct de kennis van opdrachtgever en betrokken partijen gebruikt.

Opdrachtgever : Gebiedscommissie Maastricht & Mergelland

- Dhr. Magielsen, voorzitter
- Dhr. Gruisen, secretaris
- Dhr. Hornesch, namens de Dienst Landelijk Gebied
- Wethouder Opreij, namens de gemeenten Eijsden, Margraten en Gulpen-Wittem
- Wethouder Winants, namens de gemeente Maastricht
- Wethouder Giessen, namens de gemeente Meerssen
- Wethouder Van Melsen, namens de gemeente Valkenburg a/d Geul
- Wethouder Verbeek, namens de gemeente Vaals
- Mw. Broekhof, namens de Stichting Milieufederatie Limburg
- Dhr. Broex, namens de LLTB
- Dhr. Wiertz, namens de LLTB
- Dhr. Roomberg, namens Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten en Stichting het Limburgs Landschap
- Dhr. Hartmann, namens het Waterschap Roer en Overmaas
- Dhr. Beckers, namens de VVV Zuid-Limburg

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Opdrachtgever : Gebiedscommissie Maastricht & Mergelland

- Dhr. Magielsen, voorzitter
- Dhr. Gruisen, secretaris
- Dhr. Hornesch, namens de Dienst Landelijk Gebied
- Wethouder Opreij, namens de gemeenten Eijsden, Margraten en Gulpen-Wittem
- Wethouder Winants, namens de gemeente Maastricht
- Wethouder Giessen, namens de gemeente Meerssen
- Wethouder Van Melsen, namens de gemeente Valkenburg a/d Geul
- Wethouder Verbeek, namens de gemeente Vaals
- Mw. Broekhof, namens de Stichting Milieufederatie Limburg
- Dhr. Broex, namens de LLTB
- Dhr. Wiertz, namens de LLTB
- Dhr. Roomberg, namens Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten en Stichting het Limburgs Landschap
- Dhr. Hartmann, namens het Waterschap Roer en Overmaas
- Dhr. Beckers, namens de VVV Zuid-Limburg

Experts Evaluatie MKBA

- Dhr. Magielsen, voorzitter
- Dhr. Gruisen, secretaris
- Dhr. Hornesch, namens de Dienst Landelijk Gebied
- Wethouder Opreij, namens de gemeenten Eijsden, Margraten en Gulpen-Wittem
- Wethouder Winants, namens de gemeente Maastricht
- Wethouder Giessen, namens de gemeente Meerssen
- Wethouder Van Melsen, namens de gemeente Valkenburg a/d Geul
- Wethouder Verbeek, namens de gemeente Vaals
- Mw. Broekhof, namens de Stichting Milieufederatie Limburg
- Dhr. Broex, namens de LLTB
- Dhr. Wiertz, namens de LLTB
- Dhr. Roomberg, namens Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten en Stichting het Limburgs Landschap
- Dhr. Hartmann, namens het Waterschap Roer en Overmaas
- Dhr. Beckers, namens de VVV Zuid-Limburg

Kritiek op Grontmij (2010)

- Rekent met verouderde aannames: afname toerisme
 - Toerisme in Limburg is juist toegenomen met 4%.
 - Top 3 activiteiten: Wandelen (61%, Eten 47%, Zwemmen, 28%) (Prov. Limburg, 2017)
- Geeft toe dat ze nog geen rekening houdt met elektrische fietsen
 - Inmiddels wordt 10% van alle fiets-km's per e-bike afgelegd
 - 25% van de fietsverkopen is een e-Bike
 - Mensen > 65 jaar: 35% recreatie per e-bike; verdubbeld in 2030
- Geen natuurwaarden meegenomen
- Conclusie m.b.t. slechte toegankelijkheid heuvelland klopt niet;
 - Kwaliteitsmonitor Fiets (2017) geeft afstemming juist hoogste score
 - Er zijn 1100km aan uitgezette officiële vlakke/makkelijke fietsroutes

Conclusie



MKBA Vlakfietsroutes in het Limburgse Heuvelland

1 Inleiding MKBA vlakfietsroutes

De gebiedscommissie Zuid Limburg heeft Grontmij opdracht gegeven voor het opstellen van een concreet uitvoeringsplan voor vlakfietsen. Het op te stellen uitvoeringsplan dient erop gericht te zijn dat doorschakeling via een bestaand naar de uitvoeringsfase eenvoudig te realiseren is. Hierbij zal tevens voldoende aandacht zijn voor draagvlak, landschappelijke inpassing en haalbaarheid. Voor deze doelstellingen is er gekozen voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) op te stellen waarvan het resultaat van de analyse inzicht geeft in de positieve en negatieve effecten van de vlakfietsroutes in Zuid Limburg.

2 Waarom een MKBA?

Een MKBA geeft inzicht in de effecten van het project voor de directe omgeving. Om deze te bepalen is er op 1 juni 2010 een workshop geweest met een aantal betrokkenen dat te maken heeft met de gevolgen van de te ontwikkelen vlakfietsroute. Gezamenlijk zijn een aantal van de effecten van dit project in kaart gebracht. Op deze wijze wordt direct de kennis van opdrachtgever en betrokken partijen gebruikt.

Achterhaald

Tijdens de voorlichtingsavond op 22-1-2018 zegt de projectgroep TFR dat deze resultaten aan herziening toe zijn

Probleem: de BMC (2014) studie neemt achterhaalde Grontmij (2010) studie als basis

Inzicht in economische effecten

De initiatiefnemers willen inzicht in de economische effecten van de nieuwe fietsroute. Hiertoe is een studie uitgevoerd op basis van secundaire analyse van beschikbare gegevens. Er is geen aanvullend veldonderzoek (tellingen, vragenlijsten / interviews) uitgevoerd. Eerder is door Grontmij (2010) een kwalitatieve kosten-baten analyse uitgevoerd op basis van input van deskundigen en betrokkenen. De resultaten hiervan zijn samengevat in onderstaande tabel. In de voorliggende studie zijn de benoemde effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd.

Positieve effecten	Negatieve effecten
• Verbreden recreatief aanbod van de regio • Verbeteren mogelijkheden voor het beleven van de natuur en het landschap • Vergroten recreatief bezoek van de regio • Vergroten bestedingen in de regio • Vergroten draagvlak voor de voorzieningen in het gebied • Vergroten verkeersveiligheid door aanleg van vrij liggende fietspaden • Verhoging aandeel fietsers onder de inwoners • Bijdrage aan verbetering leefbaarheid kernen	• Vergroten verkeersdruk door toename fietsers • Vergroten recreatieve druk in bepaalde populaire kernen • Aantasten van natuurwaarden / compensatie noodzakelijk

Maar aanbevelingen zoals het meenemen van natuurwaarden worden juist niet meegenomen door BMC

Kwalitatieve MKBA fietsroute (Grontmij, 2010)

BMC 2014

Inzicht in economische effecten

Voor het bepalen van de (maatschappelijke) kosten en baten van grootschalige infrastructurele ingrepen voor autoverkeer is een rijke onderzoekspraktijk met gevalideerde methoden beschikbaar. Onderzoek naar de effecten van infrastructurele investeringen voor fietsverkeer in het algemeen en recreatief fietsverkeer in het bijzonder is veel schaarser. Om tot een waardering van te verwachten effecten te komen is in deze studie gebruik gemaakt van een combinatie van methoden op basis waarvan een kosten-batenanalyse op basis van kengetallen uitgevoerd. Als nul-alternatief is daarbij het bestaande fietspad langs de provinciale N278 gehanteerd.

- Onderzoek economische effecten fietsroutes is inderdaad schaars
 - Maar economische methoden zijn genoeg voorhanden
 - Economisch waarderingsonderzoek met vragenlijsten is nodig, om participatie burgers te vergroten
- Waarom N278 als alternatief?
 - Neem alternatief van bewoners mee in analyse: “**Trambaanwandelpad**”

Resultaat / Kritiek

- Kosten presentatie 2017 4 miljoen (17% hoger dan BMC 2014)
- Geen natuurwaarden meegewogen
- 1% utilitaire fietsers (woonwerk-verkeer). Als je met 0% rekent gaat er minstens - 3 miljoen aan baten verloren en heeft TFR een negatief rendement
- Vennbahn baten veel lager: 250 fietsers per dag t.o.v. 500 fietsers per dag in TFR
- Er wordt met een besteding per fietser van 3 Euro/dag gerekend, maar Fietsbond spreekt van 1,27 Euro/dag
- Gevoeligheidsanalyse: met name positieve effecten
 - Geen negatieve effecten natuur meegewogen
 - Minder woonwerk-verkeer?

Gevoeligheidsanalyse

Berekeningen in de KKBA worden beïnvloed door de onderliggende aannames. In de hier gemaakt berekeningen is zoveel mogelijk uitgegaan van conservatieve aannames. Belangrijkste effecten van veranderingen in de aannames zijn:

Negatief effect

- Minder fietsers dan de gehanteerde 100.000 fietsers per jaar: elke 10.000 fietsers minder betekent een verlaging van de bestedingen met circa 10%.

Positief effect

- Meer fietsers dan de gehanteerde 100.000 fietsers per jaar: elke 10.000 fietsers meer betekent een verhoging van de bestedingen met circa 10%.
- Meer fietsvakantiegangers c.q. overnachtingen, bovenop de gehanteerde 5%: elk procentpunt levert extra bestedingen op van circa € 65.000 per jaar.
- Meer utilitaire fietsers, bovenop de gehanteerde 1% groei: elk procentpunt levert extra maatschappelijke baten op van circa € 1.800.000.



Aanbevelingen voor Maastricht een Fietsstad in wording

April 2016

BMC (2014): €3,=



Fietzersbond

ssen tot

hoteliers. Nederlanders maken jaarlijks zo'n 200 miljoen recreatieve tochten en geven per tocht gemiddeld € 1,27 per persoon aan consumpties uit. Tijdens een fietsvakantie wordt gemiddeld € 33,80 per persoon uitgegeven¹³. Het Belgische knooppuntnetwerk van Regionaal Landschap Kempen en Maasland telt bijvoorbeeld jaarlijks zo'n 900.000 fietsbezoekers en berekent de opbrengst op 21 tot 23 per jaar.

Wat betalen de inwoners?

	Totale bijdrage		Huishoudens	Bijdrage/huishouden	
Maastricht	€	200.000	61485	€	3
Eijsden Margraten	€	400.000	10979	€	36
Gulpen-Wittem	€	400.000	6791	€	59
Vaals	€	400.000	3685	€	109
Prov. Limburg voorbereiding	€	150.000			
Prov. Limburg subsidie	€	1.474.000			
Prov. Limburg tunnel	€	376.000			
EU Interreg Subsidie	€	300.000			
Totaal	€	3.700.000			

Wie heeft economisch voordeel van de TFR?

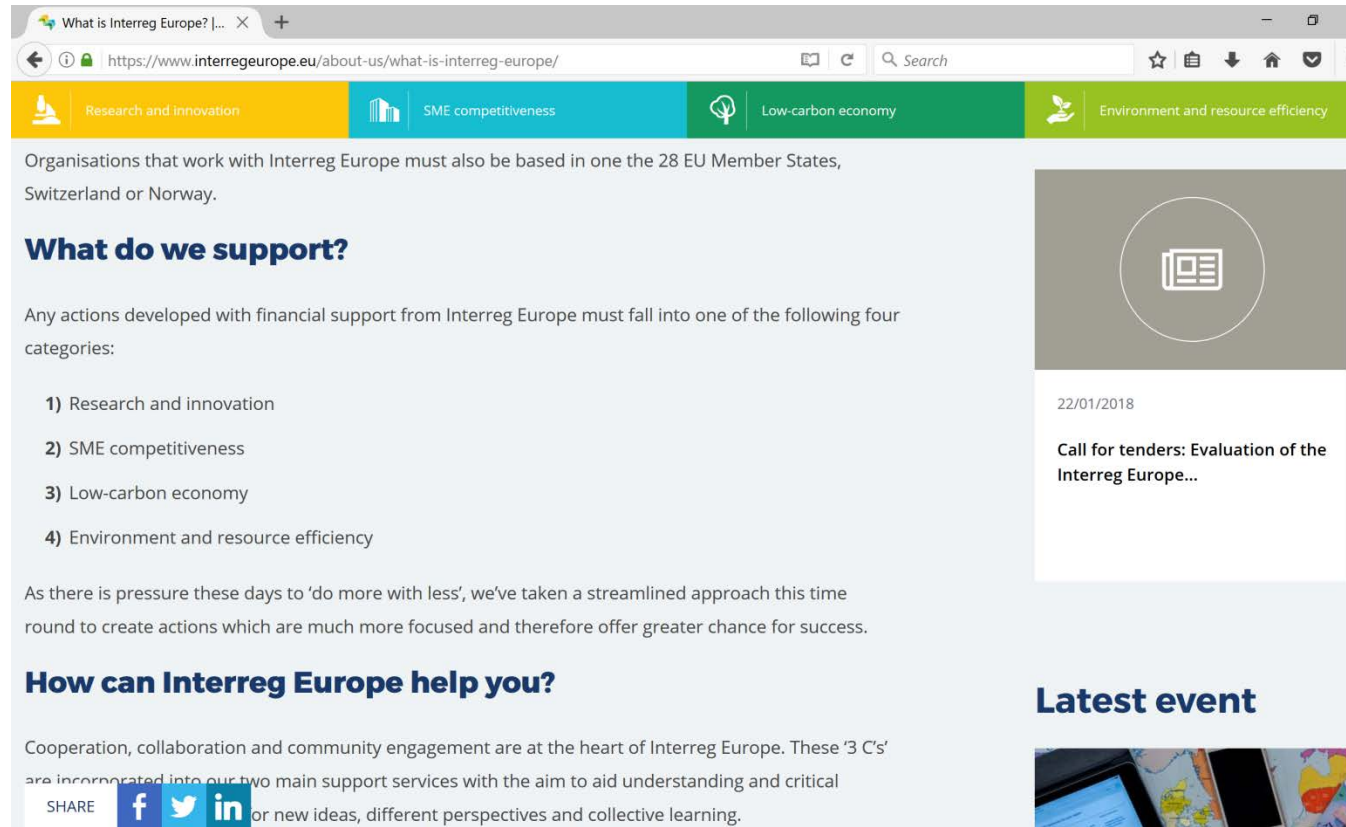
Ondernemers in **Maastricht** hebben het grootste voordeel terwijl de inwoners het minste meebetalen

BMC (2014) schrijft dan ook: *“Maastricht heeft als start- of eindplaats een meer vanzelfsprekende aantrekkingskracht op bestedingen.”*

Een stad als Maastricht zal dus relatief meer baat hebben bij deze investering dan Cadier en Keer of Vaals.

EU Subsidie 300K nog niet zeker

De 300K euro in de realisatieovereenkomst voor EU Interreg moet nog worden aangevraagd



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.interreg-europe.eu/about-us/what-is-interreg-europe/>. The page features a navigation bar with four categories: Research and innovation (orange), SME competitiveness (blue), Low-carbon economy (green), and Environment and resource efficiency (light green). The main content area is titled 'What do we support?' and lists four categories of support: 1) Research and innovation, 2) SME competitiveness, 3) Low-carbon economy, and 4) Environment and resource efficiency. A sidebar on the right contains a 'Call for tenders: Evaluation of the Interreg Europe...' announcement dated 22/01/2018. The bottom of the page includes a 'Latest event' section and social media sharing options.

What is Interreg Europe? |... X +

https://www.interreg-europe.eu/about-us/what-is-interreg-europe/ Search

Research and innovation SME competitiveness Low-carbon economy Environment and resource efficiency

Organisations that work with Interreg Europe must also be based in one of the 28 EU Member States, Switzerland or Norway.

What do we support?

Any actions developed with financial support from Interreg Europe must fall into one of the following four categories:

- 1) Research and innovation
- 2) SME competitiveness
- 3) Low-carbon economy
- 4) Environment and resource efficiency

As there is pressure these days to 'do more with less', we've taken a streamlined approach this time round to create actions which are much more focused and therefore offer greater chance for success.

How can Interreg Europe help you?

Cooperation, collaboration and community engagement are at the heart of Interreg Europe. These '3 C's' are incorporated into our two main support services with the aim to aid understanding and critical or new ideas, different perspectives and collective learning.

22/01/2018

Call for tenders: Evaluation of the Interreg Europe...

Latest event

Analyse Natuurwaarden



Natuurvisie 2016 (Provincie Limburg, 2016b), “... natuur heeft niet alleen een intrinsieke waarde, maar ook een maatschappelijke betekenis.”

“Natuur en landschap van goede kwaliteit leveren een positieve bijdrage aan het leef- en woonklimaat”. Het natuurbeleid van de provincie gaat daarom uit van het beheren en versterken van het Natuur Netwerk Nederland (NNN).”

Natuurwaarden

In Limburg is het provinciaal natuurbeleid + natuurbescherming vastgelegd in het **Provinciaal Omgevingsplan Limburg, POL** (POL, 2017)

Landelijk beschermd Natuur Netwerk Nederland (NNN):

- Goudgroene -
- Zilvergroene -
- Bronsgroene gebieden





**BELEEF EIJSDEN-MARGRATEN,
KNOOPPUNT VAN MAAS TOT
MERGELLAND!**

Toeristisch-Recreatieve Gebiedsvisie

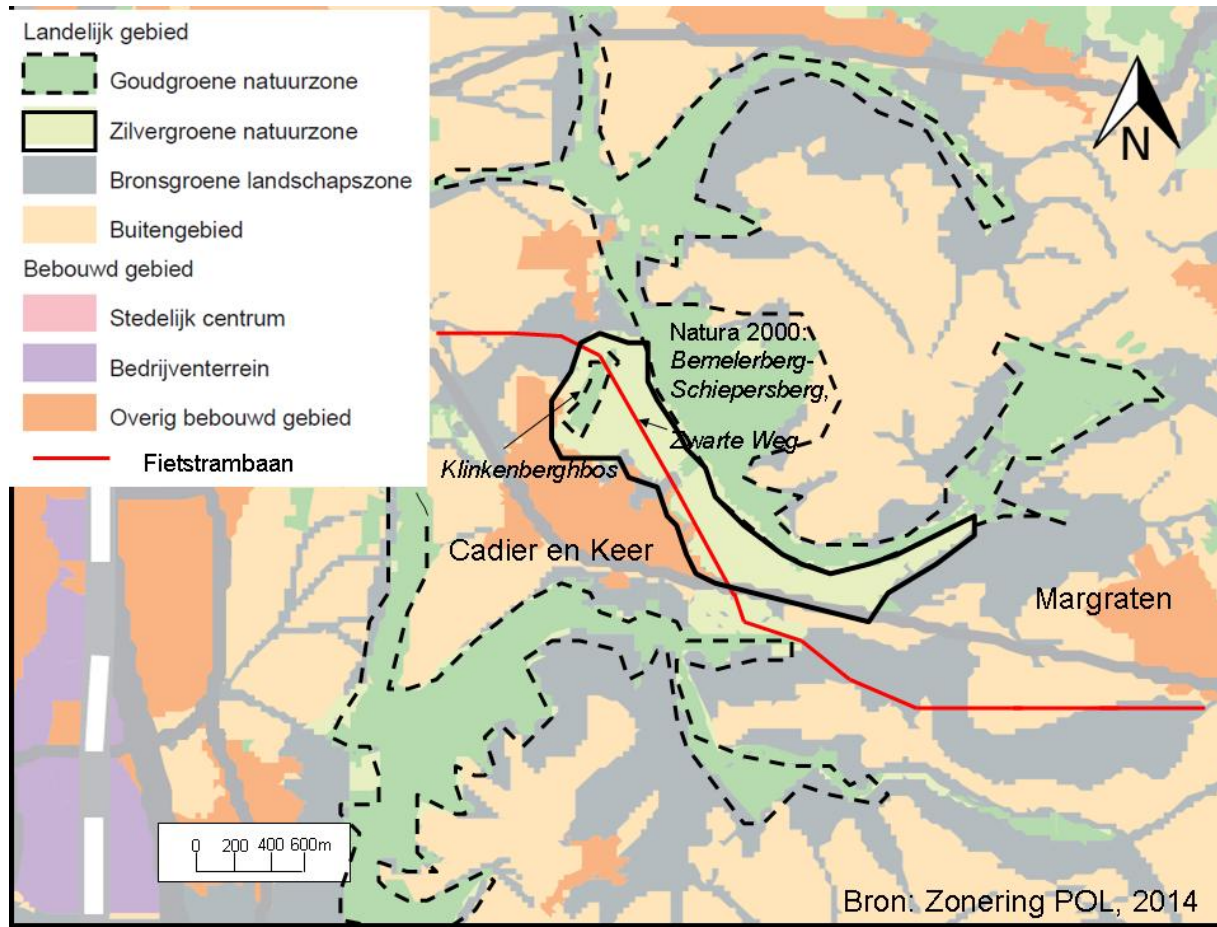
2015 - 2019

Gemeente Eijsden - Margraten

Gemeente Eijsden-Margraten interpreteert POL van de Provincie niet goed:

voor land- en tuinbouw en vrijetijdseconomie. Het POL is uitdrukkelijk niet opgezet om beperkend te zijn, maar vanuit een 'ja – mits' beleid. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de huidige landschappelijke kernkwaliteiten (zoals nader beschreven in het ontwerp POL) van het nationaal landschap te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of verstrekt worden (ja-mits). In het

Trace TFR gaat door beschermde Zilvergroene gebieden



Taak gemeente is juist om:

*“de natuur in de beschermde goud-/zilvergroene zones te stimuleren”
(Provincie. Limburg, 2017).*

“In POL2014 is aangegeven dat in de Zilvergroene natuurzone het benutten van kansen voornatuur centraal staat. (Provincie Limburg, 2017)



Natuurwaarden

Het POL en de nieuwe **Wijzigingsverordening** Paragraaf **2.13** geven betere bescherming aan Zilvergroene zone's

“(Extensief-) **Recreatief medegebruik is**, net als bij de Goudgroene natuurzone, goed **mogelijk** binnen de Zilvergroene natuurzone....., ...waarbij **weinig of geen gebouwde voorzieningen** nodig zijn en waarbij tevens in het algemeen het **aantal recreanten per oppervlakte-eenheid beperkt** is (*Provincie Limburg 2018*)

- Met een asfaltbaan van 4m breed is **wel** sprake van gebouwde voorzieningen
- Met 100.000 toeristen/jaar is **wel** sprake van veel recreanten per oppervlakte eenheid

Conclusie: TFR **past niet binnen** aangepaste **Omgevingsverordening**

provincie limburg



PROVINCIAAL BLAD

Officiële uitgave van de provincie Limburg

Nr. 106

5 januari

2018

VTN



Wijzigingsverordening Paragraaf 2.13 Zilvergroene natuurzone van de
Omgevingsverordening Limburg 2014

Provinciale Staten van Limburg

Gemeenten zien ook grote waarde Heuvelland: voorgedragen UNESCO Werelderfgoed

deVerdieping
Trouw

HOME RELIGIE EN FILOSOFIE GROEN DEMOCRATIE SAMENLEVING CULTUUR OPINIE

Limburg: Maak van ons heuvellandschap Unesco Werelderfgoed

HOME

Evi Guldemeester – 9:44, 4 januari 2018

Het Heuvellandschap moet met zijn unieke kenmerken op de Unesco Wereld Erfgoed lijst komen, vinden de gemeenten Vaals, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en de VVV Zuid-Limburg.

Want het heuvellandschap staat dan wel volop in de belangstelling van toeristen, maar het staat ook onder druk door allerlei ontwikkelingen. En daarom is het nodig dat het beschermd wordt.

Aan Jean Paul Kompier, wethouder werk en economie uit Vaals, de vraag: Is een plek voor het Heuvelland op de Unesco-lijst haalbaar?



United Nations
Educational, Scientific and
Cultural Organization



VTN



Is er een alternatief aangedragen
vanuit de bewoners?

Trambaanwandelpad

Diverse rapporten laten zien dat wandelen de meest populaire activiteit is van toeristen in Limburg (61%). Dit is een groeimarkt, met een toename van 150 Miljoen euro per jaar aan inkomsten over de periode 2008-2015.



[Home](#) > [Overnachten](#) > [Overnachten en wandelen](#)

Waanzinnig Wandelen

VVV Limburg, 2017

Wij begrijpen maar al te goed dat **Zuid-Limburg door velen als hét wandelparadijs** wordt gezien. Het glooiende landschap dat zo typerend is voor dit uitgestrekte natuurgebied is uniek voor Nederland. Het biedt een scala aan mogelijkheden

Economisch nut Trambaanwandelpad

Limburg:

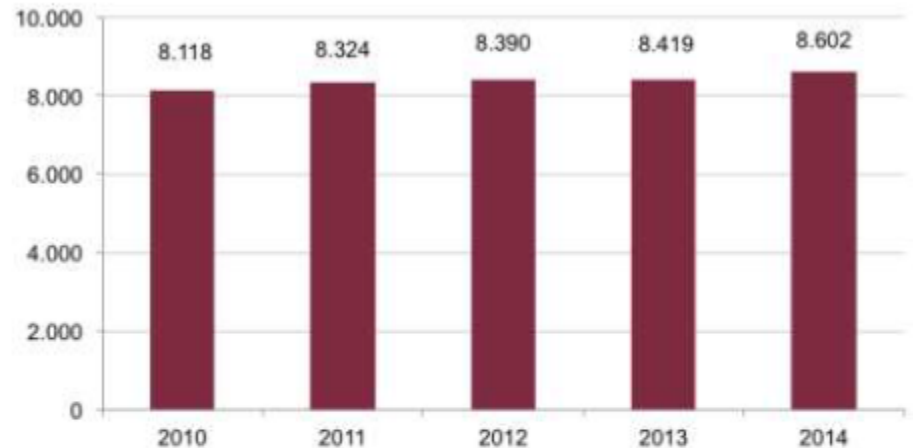
- Omzet toerisme 2015: €4,3 miljard
- Stijging 4% per jaar
- Met name te danken aan wandeltoerisme

Populairste activiteit:

61% van de toeristen komt om te wandelen

(Provincie Limburg, 2017)

Aantal R&T vestigingen in Limburg



Hoogste aandeel R&T banen in totale werkgelegenheid - 2014

1	Zeeland	8,8%
2	Noord-Holland	8,0%
3	Limburg	7,2%

Landelijk gezien is 6,3% van de werkgelegenheid toeristisch-recreatief. In Limburg is de toeristisch-recreatieve sector dus belangrijker dan gemiddeld in Nederland. Alleen in Zeeland en Noord-Holland is het aandeel groter.

Trambaanwandelroute

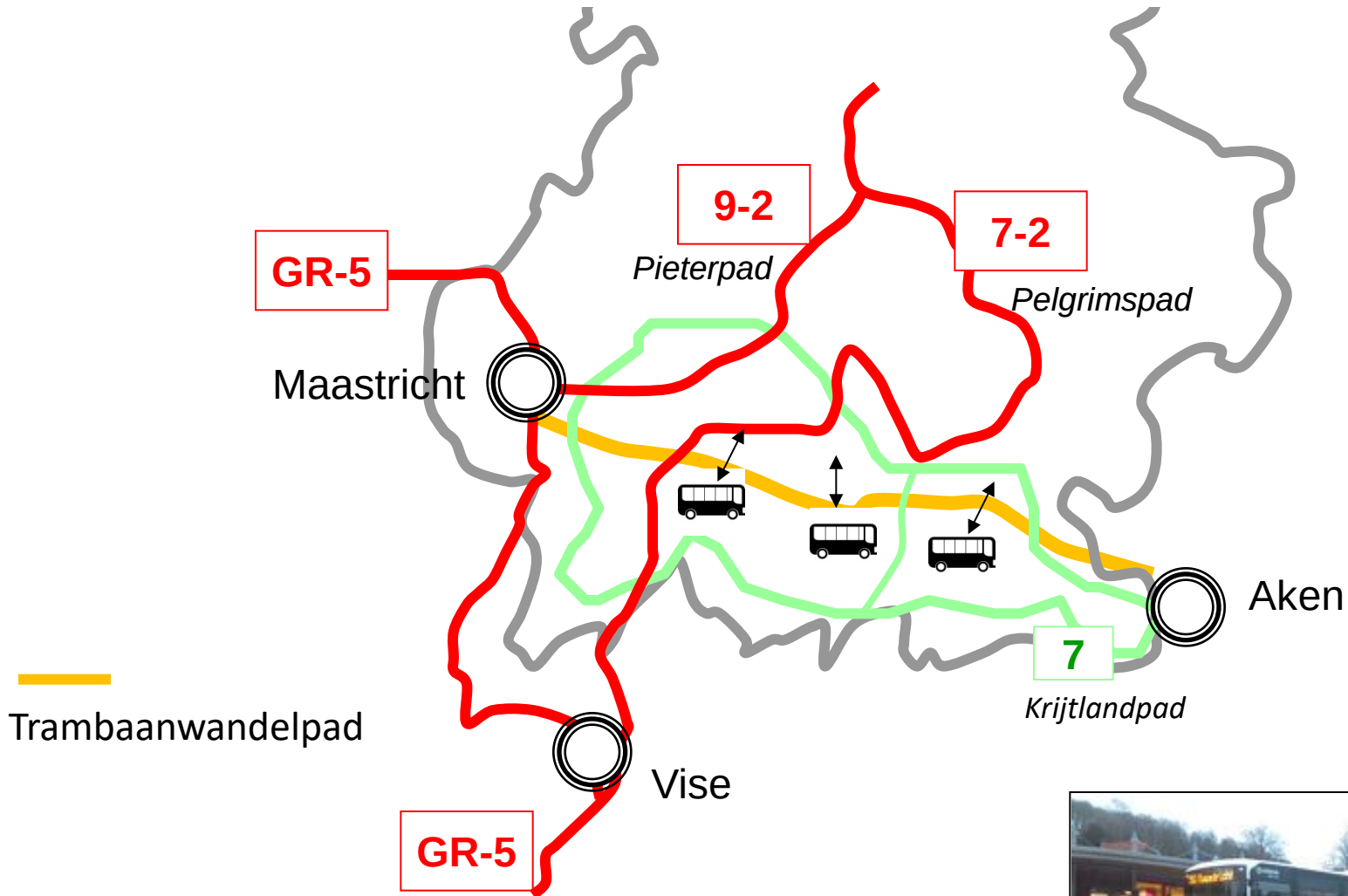
- Zelfde marketing principe als Trambaanfietsroute
- Gaat ruggegraat vormen van wandelroutes in Zuid Limburg
- Lift mee met openbaarvervoer Lijn 350: wandelaars kunnen overal in of uitstappen van OV op wandelroute

Bron: VTN, 2017



Trambaanwandelpad

“Aansluiting Euregio & UNESCO Heuvelland concept”



Trambaanwandelroute

Voordelen

- Veel goedkoper
- Nauwelijks aantasing natuurwaarden
- Verkeersveilig: maakt gebruik van bestaande infrastructuur
- Wandelaars worden zonder dure ingrepen langs horeca geleid
- Niet alleen horeca Maastricht, maar ook horeca in Heuvelland gaat voordelen zien
- Sluit aan bij economische trend en toeristische vraag van de doelgroep
- Goede aansluiting wandelpaden Eurregio



Advies: neem alternatief Trambaanwandelpad mee in nieuwe economische analyse

Dit wordt ondersteund door recente brief gedeputeerde Geurts:

provincie limburg



Cluster	MOB	Behandeld	R.C.C. Boshouwers
Ons kenmerk	2018/402	Telefoon	+31 6 46 90 19 42
Uw kenmerk	-	Maastricht	9 januari 2018
Bijlage(n)	-	Verzonden	12 januari 2018

Ook zal er gekeken worden of er nog additioneel onderzoek nodig is, zoals actualisering van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse mede naar aanleiding van de onlangs door de Vereniging tot Natuurbehoud Cadier en Keer ingebrachte Beleidsanalyse Trambaanfietsroute Maastricht-Aken d.d. 14 december 2017 (VU Amsterdam).

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,
ing. E. Geurts

Conclusies

- Er is geen nut of noodzaak vanuit beleid Provincie of Gemeenten om een Trambaanfietsroute aan te leggen
- Beleidsplannen zeggen:
 - Fietsnetwerk is op orde: “Limburg is fietsparadijs”
 - Investeer in veiligheid bestaande routes
 - Betere communicatie
- Economisch Studie Grontmij (2010) achterhaald
- Economische effect studie BMC (2014) zeer slecht onderbouwd
 - Veel effecten niet of onvolledig meegewogen
 - Inwoners heuvelland betalen het meeste, maar profiteren minder dan die in Maastricht
 - Gevoeligheidsanalyse te positief weergegeven
 - Behoeft (‘vraagkant’) burgers niet onderzocht (bijv: vragenlijsten)
 - Aangehaalde Fietsmonitor (2017) beweert tegenovergestelde van wat BMC (2014) studie zegt: “Limburg heeft zeer goede aansluiting (inter-) nationale routes”
- Alternatieven moeten worden meegewogen in nieuwe MKBA
 - Trambaanwandelpad
 - Investerings huidig fiets netwerk



Dank voor uw aandacht