

Van Trambaan tot Fietsbaan

Economische Effect Rapportage Fietspad Maastricht – Aken

27 november 2014

Van Trambaan tot Fietsbaan - Achtergrond

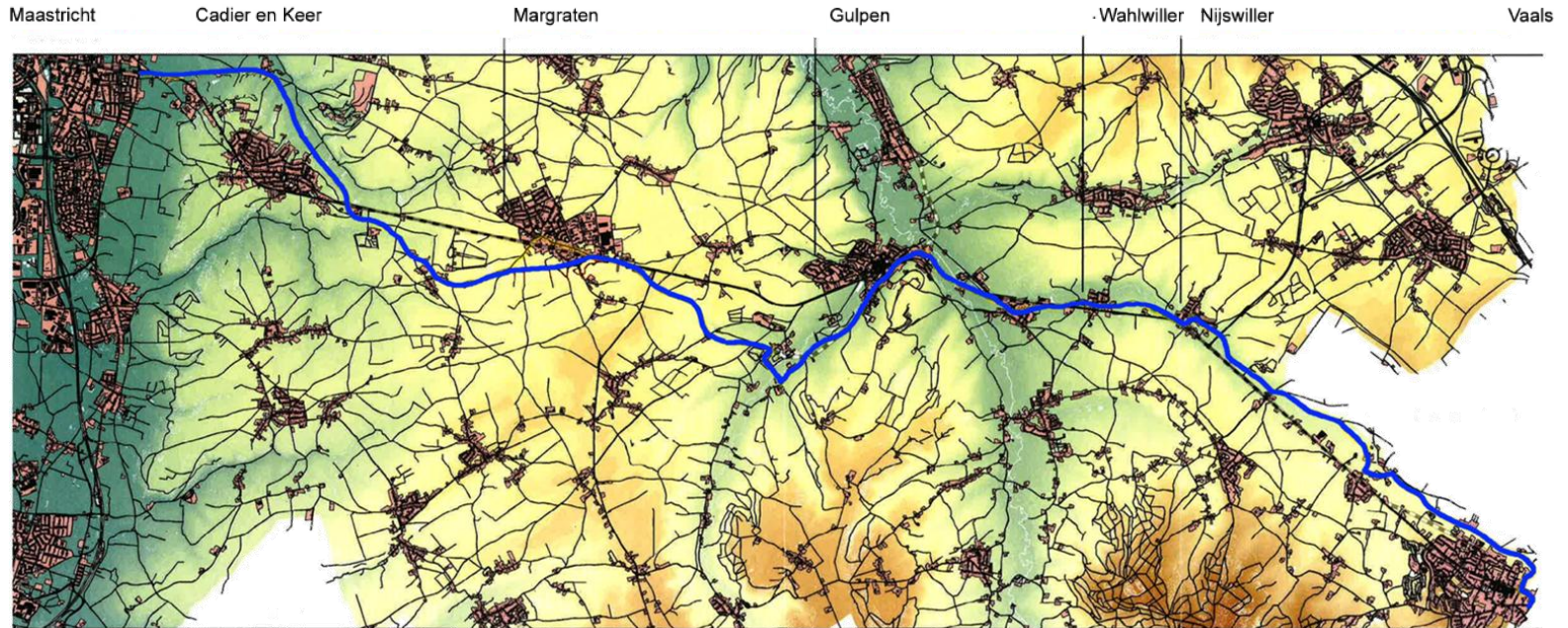
Het projectinitiatief is voortgekomen uit de landschappelijke agenda van het Bestuurlijk Heuvellandoverleg waarin de gemeenten Maastricht, Meerssen, Valkenburg aan de Geul, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten en Vaals participeren. Deze gezamenlijke gemeenten hebben de gemeente Eijsden-Margraten als bestuurlijk trekker aangewezen.

Met de aanleg willen de partners een impuls geven aan het fietsen en daarmee aan de vitaliteit en leefbaarheid in de regio. Om het maatschappelijk en economisch rendement van de nieuwe route te maximaliseren wordt ingezet op het cultuur-historisch waardevolle tracé van de voormalige stoomtrambaan Maastricht – Aken.

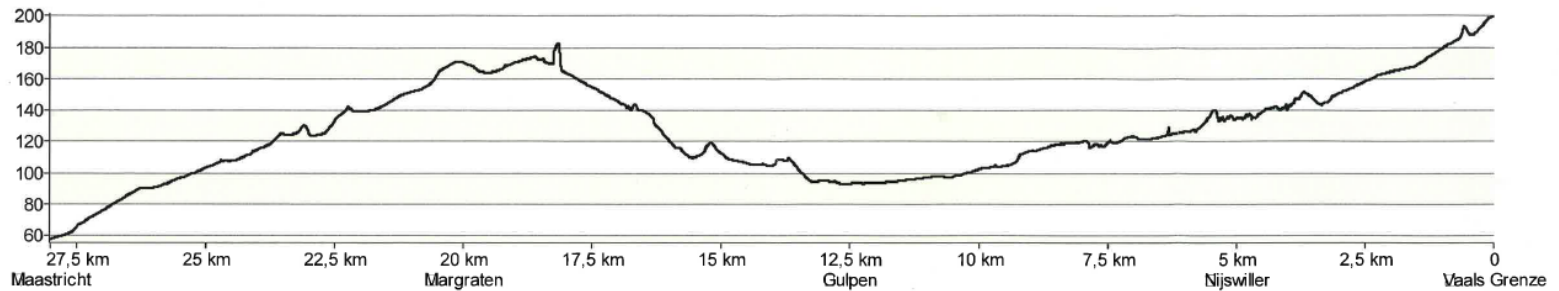
De insteek is om een directe verbinding te realiseren met de Vennbahn. Deze fietsroute over een voormalig spoorbaantracé van Aken tot Troisvierges in Luxemburg is één van de langste routes op oude spoorbeddingen in Europa. De route trekt sinds de opening eind 2013 veel fietstoeristen en heeft een impuls gegeven aan het fietsen en de lokale economie in de betrokken regio's. Door de aansluiting op de Vennbahn ontstaat een doorgaande Europese fietsverbinding van meer dan 150 km tussen Maastricht en Luxemburg.

Van Trambaan tot Fietsbaan - Achtergrond

Fietsroute Maastricht – Aken: tracé voorstel (1 : 55.000)



Fietsroute Maastricht – Aken: hoogteprofiel



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
<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• Vergroten verkeersdruk door toename fietsers• Vergroten recreatieve druk in bepaalde populaire kernen• Aantasten van natuurwaarden / compensatie noodzakelijk

Kwalitatieve MKBA fietsroute (Grontmij, 2010)

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.

Kosten

- Investering
- Beheer en Onderhoud

Baten

- Impact fietsrecreatie
- Impact utilitair fietsverkeer

Berekening kosten en baten

- Fietsrecreatie: impactmodel vrijetijdssector (Ministerie Economische Zaken en Recron, ontwikkeld door ZKA)
- Utilitair fietsverkeer: MKBA fiets (Fietsberaad CROW, ontwikkeld door Decisio)

Economische impact fietsrecreatie

Uitgangspunten

- 500 recreatieve fietsers per dag in voorjaar en zomer (aanname op basis van cijfers gebruik Vennbahn, 2014; tellingen in hoogseizoen daar geven een beeld van circa 1.000 fietsers per dag).
- 50 recreatieve fietsers per dag in najaar en winter (aanname op basis van verdeling fietsdagtochten over het jaar, bron: ContinuVrijeTijdsOnderzoek (CVTO), 2012 en CBS Statline).
- 5% fietsvakantiegangers (bron: Economische impact fietstoerisme provincie Antwerpen, 2012) met 1 overnachting per vakantieganger in het gebied.
- Type overnachting: hotel (47%), vakantiewoningen (24%), campings (12%), groepsaccommodaties (17%) (gegevens voor Zuid Limburg, bron: Toeristische Trendrapportage Limburg 2013-2014).
- Verdeling bestedingen per fietstocht: horeca (40%), winkelen (4%), musea (2%), attracties (1%) (bron: Fietsrecreatiemonitor, 2013, Economische impact fietstoerisme provincie Antwerpen, 2012).
- Gemiddelde besteding per recreatieve fietser (gemiddelde van korte fietstocht en lange dagtocht): € 3.

Resultaat

- Voor de berekening van de economische impact is gebruik gemaakt van het Impactmodel vrijetijdssector. ontwikkeld in opdracht van Recron en Ministerie van Economische Zaken en regelmatig geactualiseerd in opdracht van de samenwerkende brancheorganisaties in de vrijetijds- en gastvrijheidssector. Voor de berekening zijn bovenstaande uitgangspunten in het model ingevoerd. Op basis van bestedingen berekent het model ook de effecten op de werkgelegenheid. Zie volgende pagina voor output van het model.
- De bruto economische impact van het fietstoerisme bedraagt € 900.000 aan bestedingen per jaar en 12 fte werkgelegenheid.
- Uitgaande van 30% verdringingseffect (fietsers op bestaand routenetwerk; bron: Economische impact fietstoerisme provincie Antwerpen, 2012) bedraagt de netto impact van de nieuwe fietsroute: € 630.000 per jaar en 9 fte werkgelegenheid.

Economische impact fietsrecreatie

Bestedingen (in EURO) en werkgelegenheid per categorie:

	Bestedingen:	%:	FTE's:	%:
Hotels (0-2 sterren)	111.375	33,43	1,03	31,83
Hotels (3-5 sterren)	143.800	43,16	1,42	44,08
Bungalowpark	45.360	13,61	0,46	14,31
Accommodatiegebonden Bungalowpark	0	0,00	0,00	0,00
Campings (vast)	0	0,00	0,00	0,00
Campings (toeristische)	12.780	3,84	0,13	3,93
Groepsaccommodatie	19.890	5,97	0,19	5,85
Jachthavens (vast)	0	0,00	0,00	0,00
Jachthavens (passanten)	0	0,00	0,00	0,00
TOTAAL:	333.205		Directe werkgelegenheid	3,22
			Indirecte werkgelegenheid	1,26
			Totale werkgelegenheid:	4,48

Output Impactmodel vrijetijdsector:

Bestedingen en werkgelegenheid verblijfsrecreatie (5.000 gasten / jaar)

Bestedingen (in EURO) en werkgelegenheid per categorie:

	Bestedingen:	%:	FTE's:	%:
Oeverrecreatie	0	0,00	0,00	0,00
Zwembadrecreatie	0	0,00	0,00	0,00
Grote Attracties	14.350	2,53	0,12	2,13
Kleine Attracties	3.850	0,68	0,04	0,63
Cultuur	0	0,00	0,00	0,00
Wellness	0	0,00	0,00	0,00
Zelf sporten	0	0,00	0,00	0,00
Musea/Bezienswaardigheden	14.200	2,50	0,13	2,27
Uitgaan	0	0,00	0,00	0,00
Evenementen	0	0,00	0,00	0,00
Buitenrecreatie	300.000	52,82	2,86	51,59
Recreatief winkelen	235.600	41,48	2,41	43,37
TOTAAL:	568.000		Directe werkgelegenheid	5,55
			Indirecte werkgelegenheid	2,16
			Totale werkgelegenheid:	7,72

Output Impactmodel vrijetijdsector:

Bestedingen en werkgelegenheid dagrecreatie (100.000 fietsers / jaar)

Kosten – baten fietsrecreatie

- Op basis van de bestedingen kan een kosten en baten analyse van fietsrecreatie worden gemaakt.
- De resultaten zijn uitgedrukt als de netto contante waarde (NCW) van de kosten of effecten. Dit houdt in dat bedragen zijn uitgezet in de tijd: zowel kosten als opbrengsten zijn berekend over een periode van 100 jaar en er is rekening gehouden met het moment in tijd waarop de kosten en opbrengsten zich voordoen. In de berekening is uitgegaan van een discontovoet van 5,5% zoals aanbevolen in de leidraad voor MKBA's voor infrastructuur en een groeivoet van 1,2%.
- De maatschappelijke baten van fietsrecreatie zijn berekend op € 14.800.000.
- Niet meegenomen zijn maatschappelijk baten ten gevolge van recreatief fietsen op gezondheid en verzuimreductie. Er zijn hiervoor geen kengetallen bekend voor fietsrecreatie.
- Niet meegenomen zijn maatschappelijke kosten ten gevolge van recreatief fietsen op milieu en natuur en landschap. Er zijn hiervoor geen kengetallen bekend voor fietsrecreatie.
- De maatschappelijke kosten zijn als volgt geraamd: investering € 3.000.000 en Beheer & Onderhoud € 543.000, totaal: € 3.543.000 (Bron: gemeente Eijsden-Margraten),
- De aanleg van de recreatieve fietsroute Maastricht – Vaals is met een positief saldo van € 11.257.000 maatschappelijk rendabel.
- Op basis van de gehanteerde aannames en kengetallen ligt het omslagpunt bij circa 30.000 fietsers per jaar, ofwel circa 150 fietsers per dag in het hoogseizoen.

Kosten – baten utilitair fietsverkeer

Uitgangspunten

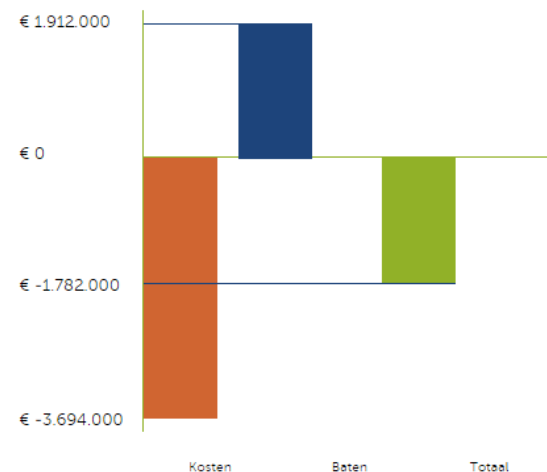
- De fietsroute wordt aangelegd met als primair doel het versterken van fietsrecreatie- en toerisme in de regio. Uit onderzoek op de Vennbahn blijkt dat deze ook gebruikt wordt voor utilitaire doeleinden. De omvang van het aandeel utilitaire fietsers ligt tussen 5% en 10%.
- Er is een bestaande fietsverbinding langs de provinciale weg N278. De verwachte toename van het aantal utilitaire fietsers per dag wordt daarom conservatief geraamd: 1% (aannahme, bron: Pendelonderzoek Limburg (2010).
- Herkomst van de nieuwe fietsers is als volgt verdeeld: auto (40%) en OV (60%).
- Mogelijke bron voor meer nieuwe utilitaire fietsers wordt gevormd door schoolgaande jeugd. Ligging en uitstraling van de nieuwe route ten opzichte van de bestaande langs de provinciale weg kunnen argument voor overstap op fiets zijn, bijvoorbeeld in plaats van brengen met de auto.
- Te boeken reistijdwinst is in verband met de al bestaande directe verbinding op 0 gezet.
- Als externe effecten zijn meegenomen de effecten op geluid, uitstoot van schadelijke stoffen en verkeersveiligheid. Per fietskilometer buiten de bebouwde kom bedragen de externe effecten -€ 0,02.
- De effecten op de arbeidsproductiviteit per fietskilometer bedragen € 0,05 en de opbrengsten van verzuimreductie per fietskilometer bedragen € 0,03 (bron: Fietsberaad CROW, 2014).
- De fietsroute van 27,4 kilometer loopt grotendeels over bestaande infrastructuur. De impact op natuur en landschap is beperkt tot de nieuwe verharding die wordt aangebracht. De lengte hiervan bedraagt naar verwachting 7,3 kilometer. Nadrukkelijk onderdeel van het project is de inpassing en groene aankleding van de fietsroute.
- Ten opzichte van de bestaande situatie (nul alternatief / route langs provinciale weg) wordt de beleving van natuur en landschap substantieel versterkt. Deze maatschappelijke kosten en baten komen terug in het gehanteerde model (externe en gezondheidseffecten).
- Geen onderdeel van het gehanteerde model is de mogelijke stijging van de waarde van het onroerend goed in het gebied, ten gevolge van verbetering van woonaantrekkelijkheid en leefbaarheid van de kernen, met name in het directe uitstralingsgebied van de nieuwe fietsroute. Dit effect wordt positief ingeschat, maar voorzichtigheidshalve niet gemonetariseerd.
- De maatschappelijke kosten zijn als volgt geraamd: investering € 3.000.000 en Beheer & Onderhoud € 543.000 (NCW) (Bron: gemeente Eijsden-Margraten).

Impact utilitair fietsverkeer

Resultaat

- Voor de berekening van de economische impact van utilitair fietsverkeer is gebruik gemaakt van de MKBA fiets, een online tool ontwikkeld in opdracht van Fietsberaad CROW. De resultaten zijn uitgedrukt als de netto contante waarde (NCW) van de kosten of effecten. Dit houdt in dat bedragen zijn uitgezet in de tijd: zowel kosten als opbrengsten zijn berekend over een periode van 100 jaar en er is rekening gehouden met het moment in tijd waarop de kosten en opbrengsten zich voordoen. In de berekening is uitgegaan van een discontovoet van 5,5% zoals aanbevolen in de leidraad voor MKBA's voor infrastructuur en een groeivoet van 1,2%. Zie onder voor de output van het model.
- 1% extra utilitaire fietsers per dag resulteert in een negatief maatschappelijk saldo van € 1.782.000.
- Het maatschappelijk saldo is neutraal bij 2% extra utilitaire fietsers per dag.
- De baten slaan neer bij de fietser en belastingbetaler (gezondheidseffect), werkgevers (verzuimreductie) en overheid (externe effecten en minder subsidies OV).

Overzicht kosten en baten	Kosten	Baten	Totaal
Investeringsen	€ -3.000.000		
B&O kosten	€ -543.000		
Reiskostenreductie fietsers			
Accijnzen autoverkeer	€ -151.000		
Reistijd- en betrouwbaarheidswinsten auto's			
Gezondheideffecten		€ 219.000	
Externe effecten		€ 109.000	
Verzuimreductie		€ 395.000	
Subsidies OV		€ 1.189.000	
Reistijdwinsten fietsers			
Totaal	€ -3.694.000	€ 1.912.000	€ -1.782.000



Output MKBA fiets:

Maatschappelijk saldo van 1% meer utilitaire fietsers per dag

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.

Een cross check met andere bronnen bevestigt (in bandbreedte) de uitkomst van de berekeningen in deze studie:

De RWTH Aachen komt bij een gemiddeld scenario (250 gebruikers per dag gedurende 140 dagen per jaar) aan circa € 735.000 toeristische bestedingen per jaar. Daarbij is geen rekening gehouden met verdringingseffecten van bestaand fietstoerisme en is een hoger kengetal voor besteding per fietser aangehouden (€ 15 per fietser).

Een studie van het Ministerie van I&M (Decisio, 2012) hanteert een maatschappelijk positief saldo per fietskilometer van € 0,04. Bij een afstand van 10 kilometer betekent dit een batig maatschappelijk saldo van € 0,40 / rit. Uitgaande van 40.000 extra woon-werk ritten per jaar (100 fietsers, 2x per dag, 200 dagen) komt het maatschappelijk saldo voor extra utilitair gebruik op € 16.000.

Conclusie

- De aanleg van de recreatieve fietsroute langs het historische tracé van de stoomtram Maastricht – Aken is met een positief saldo van € 11.257.000 maatschappelijk rendabel.
- Uit oogpunt van (alleen) utilitair gebruik is de aanleg van de fietsroute Maastricht – Aken naar verwachting maatschappelijk niet rendabel. Het mogelijk effect van extra fietsgebruik door schoolgaande jeugd is hierin niet meegenomen.

Aanbevelingen

- Van meet af aan is het belangrijk aan te haken bij het (economisch) succes van de Vennbahn. Het aantal gebruikers op de Vennbahn ligt beduidend hoger dan op andere RAVel-routes. Het succes van de Vennbahn is dat deze, in tegenstelling tot andere RAVel-routes, als een grensoverschrijdend en toeristisch concept uitgewerkt werd, waarbij fietsen steeds gekoppeld wordt aan toeristische mogelijkheden, en daarmee bestedingen, in het gebied. Gerichte marketing is van wezenlijk belang.
- De initiatiefnemers zetten in op een tracé dat zo dicht mogelijk bij het originele tracé van de stoomtram blijft. Dit zal de aansluiting op de Vennbahn qua imago vergemakkelijken en de aantrekkelijkheid van de fietsroute ten goede komen. Een goede ontsluiting van toeristisch-recreatieve attracties en horeca is, om de benodigde economische impact te behalen, eveneens cruciaal, met name voor de kernen in het landelijk gebied. Maastricht heeft als start- of eindplaats een meer vanzelfsprekende aantrekkingskracht op bestedingen. Belangrijk is om het fietspad zo uit te voeren – met name de verharding – dat de route voor een brede doelgroep toegankelijk is.
- De Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2013 komt voor Zuid Limburg als geheel tot een score van 3 sterren op een maximum van 5 sterren. Toegankelijkheid en landschap zijn de belangrijkste punten voor verbetering. De nieuwe fietsroute kan een bijdrage leveren aan verbetering, mits inpassing en aankleding afdoende worden meegenomen bij de aanleg.
- Om de economische effecten van de nieuwe fietsroute te kunnen monitoren is een gestructureerde verzameling van gegevens nodig. Het betreft de registratie van fietsers via telslangen op diverse locaties en face-to-face onderzoek naar het profiel van de fietser (persoonlijke kenmerken en motieven), fietsgedrag, bestedingen en waardering van het fietsproduct. Het onderzoek zoals uitgevoerd voor de provincie Antwerpen is een mooi voorbeeld.