

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.

Tijdens de workshop zijn de volgende fases doorlopen:

- omschrijving van het nulalternatief en het projectalternatief. Het nulalternatief is het beste alternatief voor het project: er is uitgegaan van twee alternatieven: 1) de huidige situatie: de vlakfietsroute is er niet. 2) De situatie waarin de vlakfietsroute er wel is.
- trends en ontwikkelingen die raken aan het project;
- bepalen van (in)directe effecten van het project op de onder andere de volgende gebieden:
 - economie (toeristisch bezoek, lokale bedrijven, waarde van vastgoed et cetera.)
 - leefbaarheid (veiligheid, aanwezigheid van voorzieningen et cetera.)
 - natuur en het milieu.

De resultaten van de workshop zijn samengevat in een deze rapportage.

Dit rapport gaat in op de mogelijke effecten van vlakfietsen in het Zuid Limburgse Heuvellandschap. Hierbij wordt rekening gehouden met trends en ontwikkelingen in het recreatief fietsen, de markt voor recreatief fietsen in Nederland en Limburg en het reeds aanwezige aanbod van toeristisch recreatieve voorzieningen in het Zuid Limburgse Heuvellandschap.





3 Relevante trends en ontwikkelingen

Er is een aantal belangrijke trends waar de vlakfietsroutes in het Heuvellandschap op in kunnen spelen. Het fietsgedrag neemt op landelijk niveau toe. Dat komt onder andere doordat Nederlanders steeds bewuster leven. Sporten op individueel niveau is laagdrempelig waardoor fiets- en wandelactiviteiten toenemen. Naast sportieve activiteit wordt fietsen ook als een dagje uit gezien. Vooral de groeiende groep 55+ ers met een toenemende hoeveelheid aan vrije tijd kiest vaak voor de fiets. Maar ook voor gezinnen met kinderen is een dagje fietsen met z'n allen een goedkoop alternatief voor een dagje uit.

Het is opvallend dat het fietsgedrag in Zuid Limburg afneemt (bron: CVTO), terwijl landelijk het fietsen blijft toenemen. Een reden hiervoor is wellicht het heuvelachtige landschap in Zuid Limburg, dat voor een deel van de fietsers als drempel ervaren wordt. De landelijke groei van de fietsrecreatie is een belangrijke kans voor Limburg met haar prachtige heuvellandschap om op mee te liften. Een toename van het aantal (fiets)bezoekers, uiteraard binnen de grenzen van wat wenselijk is, kan een integrale upgrade van het gehele gebied betekenen.

Buiten de landelijke trend dat fietsen als activiteit aan belang toeneemt, signaleren wij ook de trend dat de eigen omgeving en het eigen land steeds belangrijker worden als toeristisch-recreatieve bestemming. Dit wordt gestimuleerd door temperatuurstijging (het is hier ook aangenaam) en de huidige economische crisis. De economische recessie zorgt ervoor, tenminste op de korte termijn, dat de Nederlander terughoudender is geworden op het gebied van recreatie en vakantie. We zien dat mensen minder snel geneigd zijn op vakantie te gaan. Op de bestemming zelf wordt er bezuinigd door minder vaak en minder ver te reizen. De verwachting is dat men minder geld gaat uitgeven op de bestemming zelf. Mensen denken er eerder over om in eigen land op vakantie te gaan om zo geld te besparen.

Enkele demografische trends waarmee Zuid Limburg te maken heeft, zijn krimp van de bevolking, een afname van gezinnen met kinderen en een toename van het aantal senioren. Investeringsin in leefbaarheid van kleine kernen, werkgelegenheid en voorzieningen die passen bij de veranderende bevolkingsopbouw worden daarmee steeds belangrijker.

4 De markt

4.1 Recreatief fietsen in Nederland

Deze paragraaf geeft op een globaal niveau inzicht in de nationale ontwikkelingen op het gebied van recreatief fietsen. Het recreatieve fietsen bestaat in dit rapport uit de volgende twee tijdsbestedingen (bron CVTO):

- Alle (dag)recreatieve fietstochten die worden ondernomen buiten de eigen woning en waarbij men minimaal één uur (inclusief reistijd) van huis is;
- Vakanties waarbij tochtjes met de fiets zijn ondernomen. Het gaat hierbij om binnenlandse vakanties die niet op vaste standplaatsen worden doorgebracht. Vakanties op vaste standplaatsen zijn vakanties in eigen tweede woningen, op eigen boten en in eigen (sta)caravans op vaste standplaatsen.

Nederland heeft de hoogste fietsendichtheid ter wereld en recreatief fietsen is een uitje voor circa 2/3 van de bevolking. Dit vertaalt zich in een jaarlijkse besteding onderweg van vele tientallen miljoenen euro's. Daarnaast wordt er in de fietsbranche, gerelateerd aan recreatieve fiets mogelijkheden jaarlijks miljoenen aan omzet gegenereerd. Het recreatief fietsen kan daarmee een belangrijke motor zijn voor lokale en regionale economie.

De aanleg van vlakfietspaden kan inspelen op de huidige trends. Zeker omdat vlakfietsen zijn primaire doelgroepen heeft in de grootste groepen recreatieve fietsers. Nederlanders tussen de 45 en 65 jaar maken relatief de meeste fietstochten. Ook 65-plussers fietsen relatief veel gezien de omvang van deze groep. Jongeren tot 25 jaar fietsen traditioneel het minst (bron: Stichting Landelijk Fiets Platform).



4.2 De markt in Limburg

Hoewel de fiets voor Limburg een belangrijk vervoermiddel is, ligt het fietsgebruik in de provincie onder het Nederlands gemiddelde. Het aandeel van de fiets in de vervoermiddelkeuze ligt in Limburg op 20% van het aantal verplaatsingen, landelijk is dat 25%. Op korte afstand tot 7,5 km fietsen Limburgers het meest (27%), maar dat is nog altijd substantieel lager dan het landelijk gemiddelde van 35%. Plaatselijk kunnen de verschillen wel groot zijn. In de steden wordt doorgaans meer gefietst, maar Zuid-Limburg blijft het fietsgebruik juist achter. (uit: 'Programma fiets' provincie Limburg). Er wordt verder aangegeven dat er voor het achterblijvende fietsgebruik geen eenduidige verklaring lijkt te zijn. Een oorzaak kan zijn de hoogteverschillen in het zuiden en het nederzettingpatroon van kleine kerkdorpen met een blijvende sterke concurrentiepositie van de auto. Juist de vlakfietsroutes kunnen een deel van deze oorzaken wegnemen.

In Limburg werd tijdens dagfietstochten circa 18,6 miljoen euro uitgegeven. Verreweg het grootste deel van deze bestedingen hebben te maken met consumpties. De gemiddelde bestedingen tijdens een dagfietstocht in Limburg zijn ongeveer 2 euro (CVTO¹, 2008-2009). Tijdens vakanties met een fietsactiviteit werd in 2008-2009 7,4 miljoen euro uitgegeven. Een overzicht van deze cijfers is terug te vinden in onderstaande tabel:

	Totaal (miljoen euro)	Per activiteit (euro)	Percentage
Besteding tijdens dagfietstochten	18,6	1,96	100%
Consumpties (eten en drinken)	12,3	1,30	66%
Toegangsrijzen, huurprijzen e.d.	0,9	0,09	5%
Winkels	4,2	0,44	23%
Overige kosten zoals vervoer	1,2	0,13	6%
Besteding tijdens vakanties met fietsactiviteit	7,4	2,31	100%
Totale bestedingen Limburg	26		

Kijken we naar de trends dan valt op dat het aantal toeristische bezoeken met een fietsactiviteit in Limburg de laatste jaren afneemt van 392.000 (2004) tot 318.000 (2008-2009) (bron CVTO). Dit ligt in de lijn met landelijke trends van het aantal vakanties in eigen land.

In de onderstaande tabel is duidelijk te zien dat gezinnen zonder kinderen met ouders van boven de 55 een belangrijke groep recreatief fietsers zijn in Limburg. Maar ook gezinnen met kinderen in een oudere leeftijd vormen een grote groep. De tabel hieronder geeft inzicht in de bezoekers-categorieën met een inschatting van de bestedingen in deze categorieën op basis van de gemiddelde bestedingen per activiteit.

			Limburg
Fietsers dagtochten bewoners	TOTAAL		9.472.000
	Alleenstaand <65	14,4%	1.364.000
	Alleenstaand 65+	7,8%	739.000
	Gezin zonder kinderen <35	2,9%	275.000
	Gezin zonder kinderen 35-55	1,3%	123.000
	Gezin zonder kinderen >55	31,1%	2.946.000
	Gezin met kinderen jongste <6	14,4%	1.364.000
	Gezin met kinderen jongste 6-13	7,6%	720.000
	Gezin met kinderen jongste 13+	20,5%	1.942.000
Aantal toeristische vakanties met fietsactiviteiten	TOTAAL		318.000
	Alleenstaand <35	2,0%	6.000
	Alleenstaand 35+	6,0%	19.000
	Gezin zonder kinderen <35	4,0%	13.000
	Gezin zonder kinderen >35	48,0%	153.000
	Gezin met kinderen jongste <6	14,0%	45.000
	Gezin met kinderen jongste 6-13	19,0%	60.000
	Gezin met kinderen jongste 13+	8,0%	25.000

¹ CVTO= Continue VrijeTijds onderzoek uitgevoerd door NBTC NIPO



Marktmogelijkheden in het Heuvelland

Zuid Limburg staat bekend om zijn mooie landschap. Wandelen en fietsen zijn bij uitstek activiteiten waarbij dit landschap goed beleefd kan worden. In Zuid Limburg is het zogenaamde fietsknooppuntensysteem gerealiseerd, waarbij 600 km aan fietsroutes door middel van 100 knooppunten aan elkaar geknoopt worden. Een fietser kan aan de hand van dit knooppuntensysteem zelf een route door Zuid Limburg uitstippelen. De voorgestelde vlakfietsroute is een aanvulling op dit knooppuntensysteem, waarbij de route alleen over verharde wegen gaat en er geen steile hellingen zijn. Een dergelijke route is nog niet mogelijk binnen het knooppuntensysteem.

In de workshop is geconstateerd dat de vlakfietsroutes goed kunnen inspelen op de wensen van dagrecreanten, verblijfsrecreanten en bewoners in een aantal doelgroepen die knelpunten onderkennen bij het fietsen over de heuvels. Deze doelgroepen zijn vooral de gezinnen met jonge kinderen en medioren/ senioren. Wel dient de kanttekening gemaakt te worden dat er door innovaties in het fietsen (met bv hulpmotoren) in de toekomst voor een gedeelte van deze doelgroep deze obstakels niet meer hoeven te bestaan. Echter, de 'normale' fiets zal naar verwachting nog steeds het belangrijkste vervoersmiddel blijven van recreatieve fietsers, waardoor de noodzaak voor de vlakfietsroute blijft bestaan.

Een groei van bezoek in bovenstaande doelgroepen kan positieve gevolgen hebben voor bestedingen in gerelateerde sectoren. Deels zullen dit verschuivingen zijn in bestedingen, deels wordt ook een toename van bestedingen verwacht. Deze verwachting wordt ondersteund door de ervaringen van de fietsersbond in Belgisch Limburg. Daar werd een toename van bezoek geconstateerd na de aanleg/organisatie van soortgelijke routes.

Een vlakfietsroute betekent een toename en diversificatie van het toeristisch product. Het wordt (meer) mogelijk om niet aan de weg gebonden, op een vrij liggend fietspad, in de natuur te fietsen. Hierbij worden ook mogelijke knelpunten voor fietsgebruik zoals steile hellingen vermeden. De vlakfietsroutes kunnen daarmee interessant zijn voor bovengenoemde doelgroepen.

Andere doelgroepen

De primaire doelgroep voor de vlakfietsroute is de recreatieve fietser. Wij kunnen ons ook voorstellen dat andere doelgroepen gebruik zullen maken van de routes. De goed verharde routes zonder steile hellingen zijn ook uitermate geschikt voor skeeleraars en scootmobielen. Verder zullen de routes ook gebruikt kunnen worden door de inwoners van het gebied voor utilitair fietsen (fietsen zonder recreatief motief).

5 Effecten van vlakfietsroutes per thema

5.1 Regionale economie

De vlakfietsroutes kunnen een (boven)regionale aantrekkingskracht hebben, zeker wanneer er evenementen worden georganiseerd. Maar vooral op lokaal niveau zal er waarschijnlijk gebruik van worden gemaakt tijdens dagtochten. Koppeling van de routes aan gebieden in België en Duitsland geven hiervoor nog meer mogelijkheden.

De vlakfietsroutes komen door kernen waarin de leefbaarheid onder druk staat. Een toename van bezoek en daarmee gepaard gaande bestedingen in die kernen, kan zorgen voor behoud van voorzieningen. Deze voorzieningen krijgen immers een groter draagvlak aan potentiële klanten. Een toename van het recreatief bezoek aan de regio heeft meer bestedingen tot gevolg in sectoren als de horeca, bij recreatieve voorzieningen en verblijfsaccommodaties. Hierbij is speciaal gewezen op mogelijke voordelen voor agrariërs, die op zoek zijn naar aanvullende economische activiteiten (b.v. verkoop van streekproducten, boerencamping e.d.). De groei van het recreatief bezoek zal ook het draagvlak voor de agrotouristische sector vergroten.

5.2 Natuur en landschap

Delen van de route zullen nieuw worden aangelegd. Dit kan zijn in gebieden met bepaalde landschappelijke waarden. Hiervoor zal moeten worden gecompenseerd. Hoe dan ook zal een fietsroute een bepaalde belasting voor het milieu met zich meebrengen. Aan de andere kant worden landschappelijk waardevolle gebieden beter ontsloten en zichtbaar gemaakt voor een breed publiek. Er is een discussie ontstaan over de voor- en nadelen van gebruik van halfverharding en geheel verharde fietspaden.

5.3 Mobiliteit en verkeer

De aanleg van vlakfietspaden heeft een aantal consequenties voor verkeersveiligheid en mobiliteit. Een toename van het aantal fietsers in het gebied zal op bestaande wegen een toenemende druk geven op verkeersveiligheid. Echter, daar waar de vlakfietsroute vrij liggend wordt (uitgangspunt is dat dit zoveel mogelijk wordt gerealiseerd) zal vooral het gevoel van veiligheid toenemen. Sociale veiligheid is hierbij een aandachtspunt.



Door het realiseren van een vlakfietsroute wordt verwacht dat voor een deel van de inwoners en bezoekers van het gebied een drempel wordt weggenomen om de fiets te pakken. Deze betere fietsbereikbaarheid van het heuvelland zal tot een 'modal shift' kunnen leiden, waarbij minder gebruik gemaakt wordt van de auto en meer van de fiets. Op lange termijn kan dit een beperkte positieve bijdrage leveren aan het verbeteren van het klimaat.

Gezondheid en Leefbaarheid

De toename van recreatief bezoek kan een positief effect hebben op een belangrijke trend in Limburg: de krimp van de bevolking. Er is van krimp van de bevolking in delen van Limburg, een afname van gezinnen met kinderen en een toename van het aantal senioren. Investerings in leefbaarheid van kleine kernen, werkgelegenheid en voorzieningen die passen bij de veranderende bevolkingsopbouw worden daarmee steeds belangrijker.

De toename van het recreatief bezoek van het gebied zal, zoals eerder al genoemd is, een positief effect hebben op de bestedingen in de kernen van het heuvelland, en daarmee ontstaat een breder draagvlak voor de voorzieningen in deze kernen. Tevens biedt de route een nieuwe aantrekkelijke alternatieve manier voor de inwoners voor veilig vervoer van woon-werkverkeer en school gaande kinderen. Natuurlijk zullen de routes ook een recreatieve functie vervullen voor de eigen bevolking. Geconstateerd is dat het huidige gebruik van de fiets door bewoners beperkt is. Met de vlakfietsroutes ontstaat een mogelijkheid om er wel met jonge kinderen op uit te trekken.

Enkele dorpen in het gebied staan, vooral in de zomerse weekenden, onder druk door het vele bezoek. Een toename van het aantal recreatieve fietsers kan deze druk vergroten. Aan de andere kant zorgen de vlakfietsroutes voor een betere spreiding van recreatieve activiteiten. Er is een groter aanbod aan routes en fietspaden.

Samenvattend kan gesteld worden dat door het vergroten van het draagvlak voor de voorzieningen in de kernen, het bieden van nieuwe mogelijkheden voor fietsen die passen bij de bevolkingsontwikkeling en een betere verdeling van de recreatiedruk de leefbaarheid van de kernen zal vergroten.

6 Samenvatting effecten

In onderstaand schema worden de effecten van de vlakfietsroute samengevat. Hierbij zijn de positieve en negatieve effecten van elkaar gescheiden.

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

