

# Eindrapport Trambaanfietsroute Werkgroep Maatschappelijke Waarden

Eijsden-Margraten, 12 november 2018.

## PROCES

De werkgroep Maatschappelijke Waarden (WMW) heeft gefungeerd als gesprekspartner voor Decisio bij de uitvoering van haar onderzoek naar de maatschappelijke aspecten van de Trambaanfietsroute (TFR), te weten een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), inclusief Economische Impact Studie (EIS). De werkgroep kwam zes avonden bij elkaar met Decisio, m.u.v. de laatste avond waarin het eindverslag van de werkgroep werd geformuleerd. Naast voorzitter, notuliste, en beide heren van Decisio, bestond de werkgroep uit vertegenwoordigers van de drie bewonersgroepen, drie individuele bewoners, en vertegenwoordigers van de VVV Zuid-Limburg, de Fietsersbond en Koninklijke Horeca Nederland.

Ondanks de stevige discussies onderling, werden met Decisio stap voor stap de EIS en MKBA doorgenomen. De werkgroep kreeg goede uitleg, en kon zelf relevante informatie leveren. We hebben op transparante wijze inzicht gekregen in de werkwijze van Decisio, inclusief inzicht in de onzekerheden van een dergelijk onderzoek.

VVV Zuid-Limburg en Fietsersbond hebben vóór de laatste bijeenkomst van de WMW (22 oktober 2018), waarin het advies aan de Stuurgroep geformuleerd zou worden, de werkgroep verlaten om hen moverende redenen. De overige werkgroepleden betreuren dat besluit van beide organisaties, temeer omdat er uitdrukkelijk ruimte was voor meer stemmen in het eindadvies. In het verslag van de WMW van 22 oktober kunt u lezen “dat de communicatie tijdens de vergaderingen en via de e-mail soms heftig kon zijn. Met name emails zouden daardoor weleens verkeerd geïnterpreteerd kunnen zijn. De werkgroep betreurt het als dit gebeurd is.” De inbreng van de vertegenwoordigers van VVV en de Fietsersbond werd ervaren als constructief en zinvol, en dit eindrapport is dan ook gebaseerd op de inbreng van alle deelnemers.

## RAPPORT DECISIO

Het advies van de WMW is gebaseerd op het eindrapport van Decisio (12 november 2018). We vinden dat het rapport van Decisio helder opgebouwd is, en een goede verantwoording geeft van de opeenvolgende stappen in de analyse. Het rapport is zeer leesbaar geschreven en besluit met een heldere MKBA-eindtabel waarin vier route-alternatieven met elkaar worden vergeleken. Gevoeligheidsanalyses completeren de studie. Decisio zegt zelf over haar analyse (in hoofdstuk 2): “De resultaten van deze studie moeten (...) niet worden gezien als een precieze prognose van de effecten van de route, maar als een indicatie van de omvang, waarbij zo goed mogelijk gebruik is gemaakt van de beschikbare kennis en informatie ... geen exacte prognose, maar wel de best mogelijke basis voor bestuurlijke besluitvorming.”

In dit eindrapport vatten we het rapport van Decisio kort samen, belichten enkele relevante zaken en werken we toe naar een conclusie en advies. We volgen daarbij de hoofdstukken van het Decisio-rapport.

1. PRINCIPES EN PROCES In hoofdstuk 1 legt Decisio de principes van de MKBA en EIS uit en geeft haar reflectie op de samenwerking met de werkgroep (op pag. 2). Wij tekenen aan dat zowel de ‘critici’ van de TFR als de mensen die de TFR als een ‘kans’ zien, vertegenwoordigd waren in de werkgroep, die was samengesteld door de organisatoren van het participatietraject. Door te werken met een onafhankelijke voorzitter werd een evenwichtige discussie gewaarborgd.

2. HET RAPPORT AERTS/BOTZEN In hoofdstuk 2 gaat Decisio in op de hoofdpunten van de beleidsanalyse van Jeroen Aerts en Wouter Botzen van de Vrije Universiteit Amsterdam (2017). Decisio constateert dat de voorgaande MKBA (2010) en Economische Effect Rapportage (EER, 2014) ‘deels verouderd’ (o.a. t.a.v. e-bikes) zijn en ‘grove fouten’ bevat, in het bijzonder het niet meenemen van “de natuureffecten en de effecten voor de recreanten”. Daarnaast wordt in de conclusies van die rapporten geen rekening gehouden met onzekerheden en omissies. In de huidige analyse van Decisio is – i.t.t. de voorgaande MKBA/EER - wél aandacht voor de effecten op ‘natuurwaarden’. Decisio legt uit waarom de door haar gehanteerde methode – die afwijkt van de door Aerts/Botzen gesuggereerde interview-methode – geschikt is voor deze opdracht. Decisio heeft geen wandelroute of een niet aan de trambaan gelieerde fietsroute onderzocht. In het Decisio rapport wordt het ‘nut’ van de TFR bestudeerd, waarbij binnen het kader van een fietsroute Maastricht-Aken met de voormalige trambaan als inspiratie, vier route-alternatieven zijn uitgewerkt, inclusief het oorspronkelijke TFR-plan. Bij alle analyses is de bestaande fietsinfrastructuur in het onderzoeksgebied het referentiepunt. T.a.v. de discussie over – het ontbreken van - de ‘noodzaak voor een TFR, stelt Decisio, dat overheidsbeleid niet alleen hoeft te gaan “over het oplossen van problemen en knelpunten (noodzaak)”, maar “ook kan worden ingezet om kansen te benutten en het leven van mensen aangenamer te maken, zonder dat hier een expliciete noodzaak voor is.”

3. VIER TRAMBAAANFIETSRROUTE ALTERNATIEVEN In hoofdstuk 3 worden – op basis van input uit de werkgroep Route en Verkeersveiligheid, en een expertsessie tussen een vertegenwoordiger van de bewonersgroepen en de Fietsersbond – de vier ‘meest onderscheidende’ TFR-alternatieven uitgelegd:

- 1) ‘basis’ (originele TFR-plan, asfalt Zwarteweg/Achterweg en Vosgrubbe; echter bij Vaals over N278);
- 2) ‘uitwijkroutes’ (niet over Zwarteweg/Achterweg, niet door Vosgrubbe; bij Vaals tracé ten zuiden van N278);
- 3) ‘onverhard/halfverhard TFR’ (onverhard/halfverhard door Zwarteweg/Achterweg en Vosgrubbe, met uitwijkmogelijkheden, bij Vaals tracé ten zuiden van N278);
- 4) ‘Basis Plus’ (verharde TFR, maar bij Vaals tracé ten zuiden van N278).

Tevens wordt toegelicht hoe het multidimensionale concept ‘aantrekkelijkheid’ in de Decisio analyse is geoperationaliseerd. Decisio tekent aan dat ‘aantrekkelijkheid’ een subjectief begrip is, waarover de meningen kunnen verschillen. Decisio operationaliseert ‘aantrekkelijkheid’ als een percentage van het te verwachten aantal fietsers dat een route zal trekken, waarbij de route die naar verwachting de meeste fietsers zal trekken (variant 4) op 100% gezet is; de overige drie route-alternatieven krijgen lagere percentages (alternatief 1 80%, alternatief 2 80%, alternatief 3 87%, alternatief 4 100%). Hoewel Decisio stelt dat in alternatief 2 “de alternatieve routes voor Zwarteweg en Vosgrubbe voor veel fietsers ook als aantrekkelijk [worden] gezien”, geeft zij als motief om alternatief 2 - naar mening van de werkgroep - relatief laag te scoren, dat “hier de link met de trambaan wel kleiner [is], waardoor de marketing (met name de koppeling met het Vennbahn fietsroutenetwerk) wat minder

effectief kan zijn.” De werkgroep acht deze motivatie voor discussie vatbaar en meent tevens dat ieder routeconcept van effectieve marketing kan worden voorzien.

4. EIS In hoofdstuk 4, de EIS, worden voor de vier route-alternatieven ‘hoge’ en ‘lage’ scenario’s voor bruto toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid geschat. De variatiebreedte hierin is € 144.000 - € 372.000 resp. 3.4 – 8.7 fte.

5. MKBA In hoofdstuk 5, de MKBA, worden enerzijds ‘kosten’ (tabel 5.4), anderzijds ‘effecten’ uitgewerkt. De tabellen voor recreatieve effecten (tabel 5.8), bereikbaarheidseffecten (tabel 5.11), gezondheidseffecten (tabel 5.12), veiligheidseffecten (tabel 5.14) en maatschappelijke effecten gerelateerd aan natuur en ecologie (tabel 5.15), worden grotendeels kwantitatief (€) uitgewerkt, inclusief de intrinsieke waarde van natuur. De ecologische effecten worden van een kwalitatieve beoordeling voorzien, waarbij tracés door een beschermde (goud- of zilvergroene) natuurzone en asfaltering voor een negatieve kwalificatie zorgen (route-alternatieven 1, 3 en 4).

6. RESULTATEN MKBA Hoofdstuk 6 bevat het resultaat van de analyse, de ‘Eindtabel MKBA’, en zes gevoeligheidsanalyses, waarin gevarieerd wordt met intrinsieke waarde natuur, aantrekkelijkheid, hogere investeringen, effecten op de verkeersveiligheid, aantal fietsers en negatieve effecten voor lokale recreanten.

In de MKBA-eindtabel (tabel 6.1) zijn de totale MKBA-eindsaldo’s voor de hoge resp. lage economische impact schattingen, naar volgorde van positief saldo:

route-alternatief (2)	+€ 2,9 resp. +€ 0,6*
route-alternatief (4)	+€ 0,8 resp. -€ 1,4
route-alternatief (3)	+€ 0,2 resp. -€ 1,9
route-alternatief (1)	-€ 1,1 resp. -€ 2,3

\*(alle bedragen in miljoenen Euro)

De ecologische effecten worden beoordeeld als:

route-alternatief (2)	geen effect
route-alternatief (3)	negatief effect
route-alternatief (1)	zeer negatief effect
route-alternatief (4)	zeer negatief effect

Onder de tabel op pag. 35 licht Decisio de tabel toe en bespreekt de voor- en nadelen van de vier route-alternatieven. Hierbij is het van belang zich te realiseren dat als Decisio spreekt over ‘aantrekkelijkheid’, dit begrepen moet worden als ‘relatief aantal verwachte fietsers’ (waarbij ‘aantrekkelijker’ gelezen moet worden als ‘voor meer fietsers aantrekkelijk geacht’).

De samenvattende conclusie van Decisio bij de MKBA-eindtabel is dat route-alternatief 2 “de meest gunstige baten/kosten verhouding” heeft en “... in zowel het hoge als lage scenario een positief saldo” heeft. Over het oorspronkelijke TFR-plan (route-alternatief 1, ‘basis’) zegt Decisio: “Alternatief 1 is minder aantrekkelijk ... vanwege het deel langs de Rijksweg door Vaals. Tevens zijn er ook negatieve effecten voor de natuur en ook voor verkeersveiligheid.”

N.a.v. de gevoeligheidsanalyses (par. 6.2) concludeert Decisio “dat de rangorde van de alternatieven niet snel verandert.” Inderdaad scoort route-alternatief 2 altijd het best, route-alternatief 1 altijd het

minst, met route-alternatieven 3 en 4 daar tussenin. Tenslotte tekent Decisio aan dat vooral aannames over het aantal fietsers de MKBA-saldo's erg beïnvloeden. Dat is goed terug te zien in de figuren 6.2 ('10% aantrekkelijker') en 6.5 ('toename/afname 50% fietsbezoeken'). In de werkgroep werd geopperd dat dit wellicht een indicatie is voor wat effectieve marketing zou vermogen. Tevens werd gesteld dat iedere route te marketen is en het aanbod kan beïnvloeden.

## **CONCLUSIE EN ADVIES VAN DE WERKGROEP MAATSCHAPPELIJKE WAARDEN**

De werkgroep Maatschappelijke Waarden constateert:

- Dat de werkgroep samen met Decisio een zinvol proces van afweging van maatschappelijke belangen t.a.v. een op de trambaan geïnspireerde fietsroute door het Heuvelland, heeft doorgemaakt;
- Dat het rapport van Decisio leesbaar en transparant is, met een duidelijk resultaat, waarin aandacht is voor onzekerheden in de analyse en aandachtspunten voor beleidsmakers;
- Dat de kritische punten uit het rapport Aerts/Botzen vrijwel allemaal aan bod komen:
  - Decisio oordeelt dat de vorige MKBA/EER rapporten waarop de TFR-plannen gebaseerd waren, een onvoldoende basis voor besluitvorming zijn;
  - Decisio relativeert het belang van het vaststellen van een 'noodzaak' voor de TFR-plannen; het zien van 'kansen' kan ook een startpunt zijn;
  - Het 'nut' van de TFR wordt door Decisio in een - naar onze indruk - volgens geldende inzichten uitgevoerde EIS/MKBA uitgewerkt;
  - Natuurwaarden zijn uitdrukkelijk meegenomen, niet volgens de interview-methode, maar volgens een andere geschikte methode;
  - Er is geen analyse gemaakt van een 'trambaan wandelpad' noch van de optie van het verbeteren van de bestaande infrastructuur; anderzijds is de bestaande infrastructuur het referentiepunt voor alle analyses en komt route-alternatief 2 feitelijk neer op een verbetering van een west-oost v.v. fietsverbinding geheel over bestaande infrastructuur.
- Dat de resultaten van de EIS/MKBA-analyse door Decisio zelfs in de meest positieve scenario's en route-alternatieven (veel) lager uitkomen - vooral qua maatschappelijk saldo maar ook qua toegevoegde waarde/werkgelegenheid - dan de oorspronkelijke MKBA/EER (2010/2014). Tegen de achtergrond van de huidige economische betekenis van het toerisme in Zuid-Limburg, is de toegevoegde economische waarde - van € 144.000 tot € 372.000 – relatief gering;
- Dat alle door Decisio onderzochte TFR route-alternatieven positieve gezondheids- en recreatieve effecten hebben;
- Dat de analyse door Decisio laat zien dat het huidige TFR-plan (route-alternatief 1) een negatief maatschappelijk eindsaldo heeft met de laagste recreatieve effecten (ongeveer €1 miljoen lager dan de andere alternatieven), en de meest negatieve veiligheidseffecten van alle onderzochte alternatieven;
- Dat van de 3 alternatieve routes:
  - Alternatief 2 (de 'uitwijkroute') het minst gerelateerd is aan het trambaantracé, maar t.o.v. de andere routes in alle analyses het beste MKBA-saldo laat zien, dat in het merendeel van de analyses positief is;
  - Dit in tegenstelling tot beide andere alternatieve routes (3 en 4), die slechts bij enkele analyses positief scoren;

- Alternatief 2, i.t.t. de andere route-alternatieven, geen negatieve ecologie- en natuureffecten heeft, en geen negatieve recreatiewaarde voor de lokale gebruikers.
- Alternatief 2 een aantrekkelijke toeristische route is met zicht op de trambaan. De werkgroep geeft als suggestie mee dat route-alternatief 2 de mogelijkheid biedt de Vosgrubbe toegankelijk te maken voor wandelaars;
- Dat Decisio geconstateerd heeft “dat een verschuiving van auto of OV naar fiets ... bij de trambaanfietsroute, als gevolg van de ligging, veel minder het geval” is.

#### ADVIES

Op basis van het beperkte maatschappelijke saldo, zoals blijkt uit de MKBA/EIS van Decisio, adviseert de werkgroep Maatschappelijke Waarden aan de Stuurgroep:

- Zich te beraden over de ‘noodzaak voor’ dan wel de ‘kansen van’ een door de trambaan geïnspireerde extra fietsroute door het Heuvelland; en bij die heroverweging de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten uitdrukkelijk te betrekken;
- Indien na politieke afweging besloten zou worden de plannen voor een extra fietsroute door het Heuvelland toch verder te ontwikkelen, de resultaten van het rapport van Decisio leidend te laten zijn. Daarnaast uit te gaan van een nieuw tracé vergelijkbaar met het door Decisio beschreven route-alternatief 2 - niet door beschermde natuurzones, geen verharding van veldwegen, behoud recreatiewaarde lokale gebruikers, gebruik en verbetering bestaande infrastructuur, o.a. verkeersveiligheid fietsers en andere gebruikers - en daarbij ook de rapporten van beide andere werkgroepen te gebruiken; in dat geval dringt de werkgroep er krachtig op aan ook het democratische proces, inclusief burgerinformatie- en participatie en politieke besluitvorming in de gemeenteraden, te hervatten c.q. opnieuw te starten.