



Aan: Dhr ing. E.J.H. (Edwin) Claessens
Stuurgroep Trambaanfietsroute
e-mail: info@detrambaanfietsroute.nl

Van: Prof. Dr. Jeroen Aerts
Vrije Universiteit Amsterdam-IVM
De Boelelaan 1087JK
1081 HV Amsterdam

Amsterdam, 23 oktober 2018

Geachte heer Claessens,

Met belangstelling hebben wij het rapport "Gemeente Eijssden-Margraten MKBA trambaanfietsroute" gelezen, van onderzoeksbureau Decisio. In overleg met dhr. Jurgen Mingels van de Vereniging tot Natuurbehoud Cadier en Keer (VTN) treft u hierbij een korte analyse aan van het rapport.

Met vriendelijke groeten,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Aerts', is written over a light grey rectangular background.

Prof. Jeroen Aerts

Bijlagen: Annex 1

Annex 1: Analyse Rapport: “Gemeente Eijsden-Margraten MKBA Trambaanfietsroute”

Het rapport van Decisio heeft als opdracht een actuele Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) op te stellen en een actuele Economische Effectrapportage met betrekking tot de Trambaanfietsroute Maastricht-Aken (TFR). Hierbij diende rekening te worden gehouden met de actuele project-informatie en met name ook de “Beleidsanalyse Trambaanfietsroute Maastricht-Aken” van de Vrije Universiteit Amsterdam (2017).

Aandacht in deze analyse gaat uit naar de MKBA die Decisio (2018) heeft uitgevoerd, waarin relevante maatschappelijke effecten van het TFR project in kaart worden gebracht. In het VU rapport uit 2017 is een aantal aanbevelingen gegeven voor de uitvoering van een volledige MKBA, zoals het meewegen van effecten op de natuur. Dat laatste aspect ontbrak in eerdere rapporten. Decisio geeft dan ook aan dat een MKBA een integraal en zo objectief mogelijk overzicht dient te geven van alle maatschappelijke effecten van een project: *“Deze informatie kan bijvoorbeeld beleidsmakers en bestuurders helpen om keuzes te maken en die te verantwoorden”*.

Samenvattend Advies VU:

In zijn algemeenheid leest het Decisio rapport goed, en is in de MKBA naar brede welvaartseffecten gekeken. Er wordt veel met aannames gewerkt, maar er wordt ook beschreven waarom en hoe bepaalde aannames zijn gemaakt.

Het resultaat van de studie is helder:

1. Alternatief 2 scoort het beste en heeft als enig alternatief een positieve netto contante waarde onder aanname van verschillende scenario's. The Decisio studie onderschrijft daarmee de aanbevelingen van het VU rapport (2017) waarin wordt gesteld om te kijken naar een investering in bestaande infrastructuur. Alternatief 2 beantwoordt deze vraag en wordt voor grote delen over bestaande infrastructuur geleid, zoals de bestaande fietsroute LF7.
2. Het Decisio rapport laat zien dat alternatief 2 een veilige en aantrekkelijke route is, met positieve economische baten, en heeft als enige alternatief geen effecten op de natuur.
3. Ook over het maatschappelijk nut van het voorgestelde TFR traject gekoppeld aan het oude trambaan tracé (alternatief 1) is Decisio helder: alternatief 1 scoort niet alleen het minste, maar is ook negatief in de MKBA onder de hoge en lage scenario's. Alternatieven 3 en 4 genereren weliswaar de banen, maar zijn relatief kostbaar, en hebben veel neveneffecten op de natuur.
4. Een deel van de natuurwaarden (ecologische waarde, zoals biodiversiteit) is nog niet gewaardeerd. Als dit wel zou gebeuren zouden de alternatieven 1,3,4 nog minder scoren.
5. Het Decisio rapport bevestigt de eerdere kritiek van de VU studie uit 2017 op de rapporten van Grontmij en BMC. Deze rapporten vormen de basis van bijna 10 jaar besluitvorming t.a.v. de TFR, en worden in zowel door de VU als Decisio als *“verouderd”*, *“mager”*, *“achterhaald”* en met *“grove fouten”* gekwalificeerd.
6. Bovenstaande geeft aanleiding de besluitvorming te heroverwegen, en daarmee het idee te verlaten om een fietsroute aan te leggen op basis van het oude trambaan tracé.

Hieronder wordt verder ingegaan op de specifieke antwoorden van Decisio op het VU rapport. Daarna volgt nog een aantal opmerkingen en suggesties.

Nut en Noodzaak

Decisio zegt in haar rapport dat er *'geen studie gedaan is naar het hele besluitvormingsproces over de trambaanfietsroute'*. Dat hoeft ook niet, want dit was ook niet de opdracht. Vervolgens maakt Decisio echter toch een aantal opmerkingen over beleidsrelevantie en 'nut en noodzaak': *"Maar voor zover wij weten is het idee van de trambaanfietsroute niet ontstaan uit de behoefte om een specifiek probleem op te lossen"*. Je kan een alternatief ontwikkelen omdat er kansen zijn.

Dat probleem is er volgens de initiatiefnemers van de TFR juist wel. In de VU analyse (2017) blijkt, zoals ook Decisio stelt, dat de TFR bedoeld is als stimulans van de (regionale-) economie. Dat kan natuurlijk op vele manieren, een vraag is of de TFR hierop het goede antwoord is? De projectgroep zegt daarom in haar communicatie tijdens presentaties en bewonersavonden:

"De belangrijkste aanleiding om een Trambaanfietsroute te ontwikkelen is omdat er op dit moment geen aantrekkelijke en veilige fietsroute tussen Maastricht en Aken is". Ook stelt de projectgroep dat utilitaire fietsers zoals schooljeugd gebruik zouden kunnen maken van de TFR, en spreekt in dit geval over *'positieve bijvangst'* met betrekking tot economische effecten voor de regio.

Het VU rapport heeft daarom het onderzoek naar de TFR daarom bewust in de context van de beleidsrelevantie gezet, met de vraag waarom de TFR moet worden aangelegd ('noodzaak')? Vervolgens heeft de VU gekeken of dit wel zo is: is er een nut en noodzaak om een TFR te ontwikkelen omdat de huidige verbindingen niet aantrekkelijk of veilig zouden zijn?

- De analyse van Decisio (2018) en de VU (2017) laten zien dat de TFR niet aantrekkelijk is voor utilitaire fietsers: er is nauwelijks of geen tijdwinst te verwachten voor deze doelgroep.
- Het antwoord wat betreft de 'noodzaak' is verder in de bestaande beleidstukken te vinden, van bijvoorbeeld de Provincie Limburg een van de initiatiefnemers van de TFR. De Provincie schrijft in haar Beleidsplan Fiets 2014-2022 dat *"Limburg bekend staat als een Fietsparadijs"* en dat het uitgebreide recreatieve fietsroutenetwerk *"goed vorm heeft gekregen door middel van knooppunten: Dit netwerk is provincie breed en sluit aan op het recreatieve routenetwerk in België en Duitsland"*. Wel wordt gesteld dat de verkeersveiligheid en de routebewijzing en bekendheid van bestaande routes kan worden verbeterd.

Hiermee wordt duidelijk dat de Provincie deels haar eigen beleid tegensprekt met de voorgenomen aanleg van de TFR, en de vermeende noodzaak. Er wordt in het Beleidsplan Fiets 2014-2022 dan ook nergens over een TFR gesproken.

Wat betreft het maatschappelijk 'nut' bevestigen de uitkomsten van het rapport van Decisio de analyse van het ontbreken van een noodzaak: het alternatief 2 dat het hoogste scoort in de MKBA, is een route die voor een groot gedeelte over bestaande infrastructuur loopt, waarbij je met relatief weinig middelen de hoogste baten genereert, en waarbij de natuur de minste schade oploopt. Alternatief 1 (de TFR route) scoort juist het minste.

Beschouwde Alternatieven

Decisio schrijft dat *"het goed is om verschillende investeringsmogelijkheden met elkaar te vergelijken"* in een MKBA. Verder wordt echter gezegd dat dit in Nederland niet gebruikelijk is: er

worden wel evaluaties gemaakt van varianten, maar niet van verschillende projecten. Ook wordt gesteld hoever je mee moet gaan in het meenemen van extra alternatieven?

Over of dit wel of niet gebruikelijk is in Nederland hebben wij geen informatie, en een onderbouwing van deze uitspraak wordt door Decisio niet gegeven. Over het aantal mee te nemen alternatieven is een aantal van 4-6 projecten of varianten niet ongebruikelijk. Belangrijker dan het aantal alternatieven is de vraag welke alternatieven worden meegewogen. Duidelijk is dat Decisio deze keuzes niet zelf heeft gemaakt, want in de opdracht naar Decisio heeft de opdrachtgever Gemeente Eijsden Margraten een heldere afbakening aangegeven: er mag alleen naar het alternatief TFR worden gekeken, en niet naar een alternatief zoals een Trambaanwandelpad zoals voorgesteld in het VU rapport. Omdat het wandelpad alternatief uit het maatschappelijk veld komt, is dit een gemiste kans in het proces van burgerparticipatie.

Wel is het goed dat het Decisio rapport verschillende varianten van de TFR heeft uitgewerkt zodat duidelijk is waar de pijnpunten liggen op het TFR traject. Ook de nulvariant is goed onderbouwd met bijvoorbeeld een toename aan e-bikers.

Kritiekpunten op eerdere onderzoeken

het Decisio rapport bevestigt onze eerdere kritiek op de rapporten van Grontmij en BMC. Met name het BMC rapport, op basis waarvan de projectgroep lange tijd haar aannames heeft gebaseerd, bevat volgens Decisio *“een aantal grove fouten”*. Het Grontmij rapport, zo stelt Decisio, is alleen *“kwalitatief, en deels verouderd”*.

Het feit dat deze rapporten in de VU studie (2017) en Decisio (2018) als *“verouderd”*, *“Mager”*, *“achterhaald”* en met *“grove fouten”* worden gekwalificeerd, geeft aanleiding de besluitvorming te heroverwegen:

1. Het *“verouderde”* en *“achterhaalde”* Grontmij (2008) rapport was de aanleiding voor de toenmalige gebiedscommissie Zuid Limburg om een positief advies uit te brengen aan gedeputeerde Staten over een investering in de TFR.
2. Het BMC rapport (2014) met *“grove fouten”* vormde later de onderbouwing om ongeveer 2 miljoen Euro subsidie van de Provincie Limburg te reserveren voor de TFR, hetgeen opgenomen is het Uitvoeringsplan Fiets 2016-2019 (Provincie Limburg, 2016).

De projectgroep heeft dit uiteindelijk ingezien, en heeft daarom Decisio ingehuurd om de MKBA nog een keer uit te voeren. Het resultaat daarvan is ook duidelijk: Het maatschappelijk nut van een TFR op basis van het oude Trambaantrace scoort het slechtste in de MKBA. Het is daarom bedenkelijk dat de besluitvorming over de TFR die nu 10 jaar duurt, is gebaseerd op kwalitatief zeer magere rapporten.

Het meenemen van de natuur- en landschappelijke waarden in de analyses.

Decisio heeft de aanbeveling uit het VU rapport overgenomen om natuurwaarden mee te wegen in een nieuwe MKBA. Daarmee wordt de MKBA een stuk evenwichtiger. Het werken met kengetallen, zoals in het Decisio rapport, geeft een globale indicatie van het eventuele verlies in natuurwaarden door de aanleg van de TFR.

Het argument van Decisio om geen enquête te houden onder bewoners, om zo het eventuele verlies van natuurwaarden in kaart te brengen, is ons inziens niet valide. Met een goed uitgekozen sample van respondenten komen burgers met verschillende achtergronden en meningen aan bod die de waarde (en het verlies-) van natuur mogen inschatten. Decisio stelt dat in geval van een enquête *“een belangrijk deel van de respondenten de vragen strategisch zal beantwoorden”*. Onduidelijk is welk deel dat is, en waarom het andere deel dan niet strategisch zou antwoorden. Desalniettemin is het goed dat de studie een onderbouwde poging neemt om natuurwaarden mee te wegen in de MKBA.

Een ander aspect is dat het verlies aan ecologische waarden en biodiversiteit niet wordt gemonetariseerd, maar wordt wel kwalitatief meegenomen in de MKBA. Als dit aspect wel zou zijn gewaardeerd, dan zouden alternatieven 1,3 en 4 een nog lagere netto contante waarde hebben.

Economische impact analyse (EIA)

Op basis van het aantal extra fietsers dat de TFR varianten genereren is het totaal aan extra bestedingen berekend. Dit is een simpele en inzichtelijk berekening die geen noemenswaardige resultaten oplevert: Een investering in een TFR-variant levert extra fietsers op, en die geven geld uit wat ten goede komt aan voornamelijk de recreatiesector; 3,4 -8,7FTE per jaar aan extra werkgelegenheid.

Decisio concludeert vervolgens dat alternatief 4 het beste scoort, omdat hier de meeste banen worden gegenereerd. Dat klopt, maar alternatief 4 vergt ook de hoogste investering. Als we de investeringen voor elk alternatief vergelijken met de opbrengst in FTE scoort alternatief 2 juist het beste in de EIA.

Overige suggesties en opmerkingen

- Decisio stelt dat: *“Overigens worden de alternatieve routes voor Zwarteweg en Vosgrubbe voor veel fietsers ook als aantrekkelijk gezien, maar hier is de link met de trambaan wel kleiner, waardoor de marketing wat minder effectief kan zijn”*. Dat geldt waarschijnlijk voor een marketing campagne gericht op de TFR. Evengoed kan marketing worden gericht op alternatieve routes, maar dan met een andere marketing-insteek. Het effect daarvan op aantallen extra fietsers hoeft niet minder te zijn dan de aannames waarmee nu in de studie van Decisio is gewerkt.
- Aantal fietsers: het blijven aannames, en er is geen goede empirische data die het verband goed weergegeven tussen bijvoorbeeld de financiële inzet van marketing en communicatiemiddelen, en hoeveel (extra-) fietsers dit zou opleveren voor de TFR. Decisio is hier open in, en neemt een hoge marge van 15-70% extra fietsers door de inzet van marketing.
- Decisio stelt dat *“Omdat het in de horeca en recreatiesectoren voor een belangrijk deel om lager geschoold werk gaat, waarin ook minder geschoolde mensen aan het werk kunnen, gaan we hier uit van een additioneel effect van 50% van de banen”*. Hiervoor is geen onderbouwing gegeven.
- Decisio bevestigt het VU onderzoek dat geen enkele TFR variant tijdwinst oplevert voor de utilitaire fietser, hetgeen eerder wel door de projectgroep werd aangevoerd als argument om de TFR aan te leggen.

- In de versie van het rapport dat wij tot onze beschikking hadden, is geen overzichtstabel van de kengetallen gegeven
- Decisio stelt dat uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de ranking van de alternatieven niet verandert: alternatief 2 blijft in alle gevallen het beste scoren. Op een paar details zijn er wel interessante verschillen:
 - Voor de waarde van natuur blijkt dat bij een hogere waardering van natuur door bewoners, alternatieven 1 en 4 opmerkelijk veel lager scoren, in vergelijking met de verschuiving voor alternatieven 2 en 3.
 - Wanneer investeringskosten met 40% worden opgehoogd, blijkt dat alleen alternatief 2 een positief eindsaldo heeft. Dit is een belangrijk gegeven, omdat projecten vaak een overschrijding tonen tijdens de uitvoering.