

Notitie

Potentie fietsstromen Nijmegen - Cuijk

<i>projectnummer</i>	258500000
<i>opdrachtgever</i>	Stadsregio Arnhem - Nijmegen
<i>contactpersoon</i>	Sjors van Duren
<i>projectteam</i>	Bart Christiaens, Sven Lameijer (SOAB) en Willem Goedhart (Managementcentrum)

SOAB Breda, 23 september 2011

Inhoud

Hoofdstuk 1	Aanleiding	5
Hoofdstuk 2	Ligging en kwaliteit fietsverbinding	7
Hoofdstuk 3	Mogelijkheden fietsbrug	11
Hoofdstuk 4	Geschatte fietspotentie	13
Hoofdstuk 5	De snelfietsroute in breder perspectief	21
Hoofdstuk 6	Kosteneffectiviteit	25

Bijlagen

Bijlage 1	Fietsschouw kaart
Bijlage 2	Presentatie bijeenkomst 8 september
Bijlage 3	Rapport Royal Haskoning
Bijlage 4	Economisch belang recreatief fietsen

Hoofdstuk 1 Aanleiding

Aangezien de verkeersdrukte ten zuiden van Nijmegen steeds verder toeneemt door de nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen in Cuijk en Malden en een groei van het aantal arbeidsplaatsen op Nijmegen Heijendaal, is de stadsregio Arnhem Nijmegen op zoek naar oplossingen. De toenemende verkeersdrukte wordt vooral ervaren op de Rijksweg in Malden en het deel van de A73 tussen Cuijk en de Maasbrug bij Heumen. Een snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen kan wellicht een bijdrage leveren om deze verkeersdruk te verminderen.

De stadsregio Arnhem Nijmegen wil samen met de gemeenten Cuijk, Heumen, Mook en Middelaar en Nijmegen en de provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant daarom graag onderzoeken:

- of er voldoende fietspotentie is;
- er voldoende draagvlak onder wegbeheerders is;
- en technische mogelijkheden zijn

om een snelfietsroute te realiseren tussen Cuijk en Nijmegen.

Alvorens dit uitgebreid te gaan onderzoeken en de fietsverbinding eventueel op te nemen in het programma 'Beter benutten', heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen een beperkt haalbaarheidsonderzoek te laten uitvoeren naar de fietspotentie van de fietsverbinding, de huidige kwaliteit van de route en de mogelijkheid om een fietsbrug aan de spoorbrug te hangen of een aparte fietsbrug te realiseren.

Dit om vervolgens een eerste draagvlakverkenning te doen in een workshop met de betrokken overheden / partijen.

Aan de combinatie Managementcentrum - SOAB Adviseurs is gevraagd een groot deel van het haalbaarheidsonderzoek uit te voeren en de resultaten in een workshop voor te leggen aan de betrokken overheden / partijen. Voor diverse Fiets filevrij trajecten zijn door het Managementcentrum en SOAB vergelijkbare onderzoeken uitgevoerd.

De mogelijkheden voor een fietsbrug aan / langs de spoorbrug over de Maas zijn door Royal Haskoning in beeld gebracht. Ook hebben zij daarbij een eerste kostenindicatie gegeven.

In dit rapport worden de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek weergegeven (hoofdstuk 2, 3 en 4), input gegeven voor bredere ruimtelijk-economische positionering van de fietsroute (hoofdstuk 5) en mogelijke input voor de aanvraag Beter benutten (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 2

Ligging en kwaliteit fietsverbinding Cuijk - Nijmegen

Tussen Cuijk en Nijmegen is op dit moment geen snelle fietsverbinding aanwezig. Tussen Mook / Molenhoek en Nijmegen kan men fietsen via de provinciale weg.

Om in de huidige situatie vanuit Cuijk (provincie Noord-Brabant) richting Nijmegen te gaan, zijn er twee opties:

- aan de oostzijde van Cuijk: met een veerpont naar de overkant van de Maas om vervolgens richting de provinciale weg naar Nijmegen te fietsen.
- Aan de noordwestzijde van Cuijk: langs de A73 waar aan de westkant van de brug een fietspad ligt (grijs asfalt, wat smal), maar waar vervolgens geen (goede) fietsverbinding naar het oosten (richting Nijmegen centrum of Heijendaal) ligt.

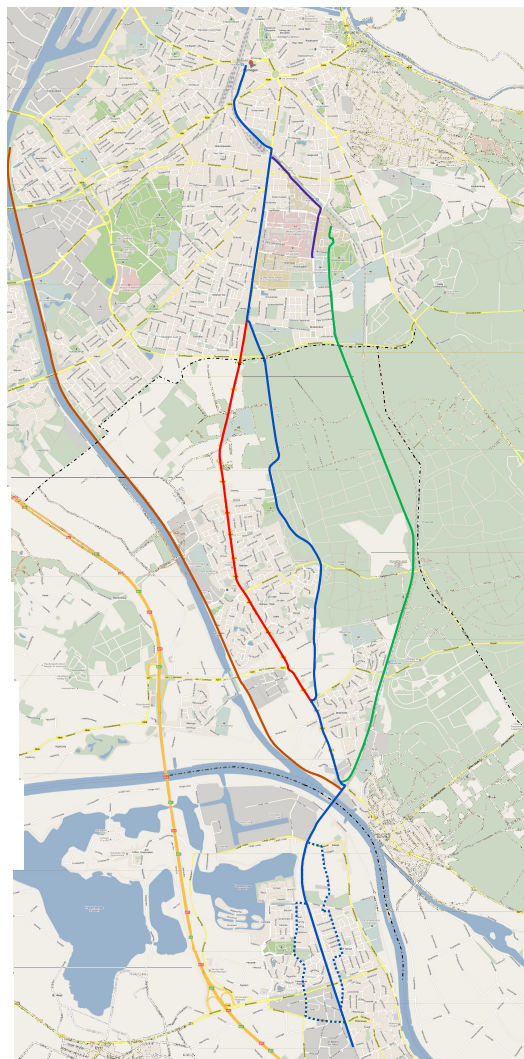
Tussen Cuijk en Mook / Molenhoek is een fietsbrug (langs de huidige spoorbrug over de Maas) gewenst die de routemogelijkheden voor de fiets naar Nijmegen flink verbetert.

Tussen Mook / Molenhoek en Nijmegen zijn afhankelijk van de herkomst / bestemmingen een aantal mogelijke fietsverbindingen. Het betreft de volgende mogelijke routes:

- van / naar Nijmegen Heijendaal en centrum via:
 - de bestaande fietsroute langs de Rijksweg
 - twee (deels te realiseren) routes door het bos.
- van / naar Nijmegen Winkelsteeg (werklocatie) via een bestaande fietsroutes langs de Maas.

In het huidige onderzoek wordt de focus vooral gelegd op mogelijke routes van / naar Nijmegen Heijendaal en centrum.

De fietsafstand tussen Cuijk en Nijmegen Heijendaal bedraagt, indien de gewenste fietsbrug gerealiseerd wordt, ongeveer 8 kilometer. Deze afstand is



voor een woonwerk-fietser acceptabel. Zeker met een elektrische fiets is dit goed te doen, dat geldt ook voor de afstand naar Nijmegen centrum.

Op woensdag 13 juli zijn de fietsverbindingen tussen Cuijk en Nijmegen geschouwd. Dit is grotendeels samen met een aantal betrokken overheden per elektrische fiets gebeurd. De bevindingen zijn door SOAB op een schouwkaart verwerkt. Deze is tijdens de bijeenkomst met betrokken overheden op 8 september 2011 uitgereikt en als bijlage 1 bij dit rapport gevoegd.

De resultaten op hoofdlijnen:

- De bestaande route (rode lijn langs de Rijksweg en blauwe lijn in Nijmegen) grotendeels via brede vrijliggende fietspaden. Aandachtspunten op deze routes zijn:
 - Ventwegen (woonstraten, klinkers) in Nijmegen.
 - Smalle fietspaden (deels klinkers) en leefbaarheid in Malden.
 - Oversteekbaarheid VRI (alleen in noord-zuidrichting) bij de Jan J. Ludenlaan (weg naar de op/afritten A73).
 - Smalle fietspaden (langs de provinciale weg, bomen en erfgrenzen) in/rondom Molenhoek
- De middelste route loopt door het bos (blauwe lijn) over een solitair grijs geasfalteerd fietspad dat niet verlicht is. Het zuidelijk deel van dit tracé loopt via een onverhard zandpad en komt vervolgens uit op de Rijksweg (het gedeelte met de te smalle fietspaden). Op dit middelste routedeel zitten twee oversteken met aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid.
- De oostelijke route (groene lijn) loopt ook door het bos. Allereerst in Nijmegen via een rustige straat (op de rijbaan) met grijs asfalt en beperkte verlichting. Na de oversteek van de Scheidingsweg is de route grotendeels onverhard (circa 1,5 km) waarna het zuidelijke deel over een solitair / vrijliggend fietspad loopt (grijs verharding, mix van asfalt, beton en tegels).
- In Cuijk zijn er twee routemogelijkheden:
 - De westelijke route (zie de foto's in de presentatie opgenomen in bijlage 2) is in de huidige situatie het beste van kwaliteit. Deze loopt via een breed, grijs asfaltpad (met knip voor autoverkeer), via een kleine/korte ontbrekende schakel en vervolgens via een kwalitatief goed vrijliggend tegelfietspad en later fiets(suggestie)stroken.
 - De oostelijke route (zie de foto's in de bijlage 2) loopt via een rustige erftoegangsweg (fiets op de rijbaan, grotendeels asfalt, beperkt klinkers en beperkt fietssuggestiestroken) met hoge wegkanten richting de bebouwde kom van Cuijk. Ook hier ontbreekt

een kleine schakel (nu alleen een voetpad) naar het vervolg van de route dat over kronkelige woonstraten met klinkerverharding loopt.

- Aanvullend is er ook een fietsroute langs het Maas-Waalkanaal als lijn opgenomen. Deze route, bestaande uit vrijliggende fietspaden en rustige dijkwegen, is niet geschouwd maar is vanuit Molenhoek wel een prettige fietsverbinding naar bedrijventerrein Nijmegen Winkelsteeg.

De trajecten van de een mogelijke snelfietsroute komen over het grondgebied / beheersgebied van een groot aantal partijen:

- Gemeente Cuijk;
- Provincie Brabant;
- Gemeente Molenhoek/Mook;
- Provincie Limburg;
- Gemeente Heumen (daarin ligt Malden);
- Gemeente Nijmegen;
- Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- Provincie Gelderland;
- Prorail;
- Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 3

Mogelijkheden fietsbrug bij Maasbrug

De mogelijkheden voor een fietsbrug aan / langs de spoorbrug over de Maas zijn door Royal Haskoning in beeld gebracht, zie het concept rapport in het bijlage 3. Ook hebben zij daarbij een eerste kostenindicatie gegeven. Het concept rapport is besproken met de betrokken overheden tijdens de bijeenkomst van 8 september.

De kosten van de diverse varianten bedragen inclusief BTW tussen de € 7,5 en € 8,5 miljoen.

De variant met een aparte fietsbrug aan de noordwestkant van de bestaande spoorbrug lijkt daarbij inhoudelijk de beste variant.

Bij geen van de varianten is een aanlanding met een helling op de Halderweg (dijkroute naar Winkelsteeg) of Rijksweg niet meegenomen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft Royal Haskoning gevraagd dit in de definitieve versie van het rapport wel mee te nemen. De kosten van de brug gaan daarmee nog wat omhoog.

Verder heeft de Stadregio Arnhem Nijmegen gesproken met Prorail. Zij staan neutraal tegenover een eventuele realisatie van een fietsbrug, maar wel onder de voorwaarde dat er ruimte gereserveerd moet worden voor realisatie van een extra spoor. Daar wordt op dit moment op gestudeerd, maar een eventuele realisatie is pas iets voor de lange termijn.

Het rijksprogramma Beter benutten biedt een kans om een deel van de kosten voor de fietsbrug te bekostigen. Er kan tot maximaal 70% van de projectkosten aan rijksbijdrage gevraagd worden. Hoe hoger de gevraagde bijdrage hoe groter de bijdrage aan congestievermindering op het hoofdwegennet moet zijn. De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil een bijdrage vragen van € 2 tot 3 miljoen. In het najaar van 2011 wordt tijdens het MIRT-overleg duidelijk of het bedrag wordt toegekend.

Hoe de diverse betrokken overheden tegen de realisatie van een fietsbrug bij de spoorbrug over de Maas aankijken komt terug in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 4

Inschatting fietspotentie

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van de fietspotentie van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen. De verwachte fietsstromen zijn – gericht op de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in Cuijk, Mook, Molenhoek, Malden, Nijmegen-Zuid en Nijmegen overig – op een pragmatische manier ingeschat waarbij gebruik is gemaakt van bestaande gegevens.

Van de volgende gegevens is gebruik gemaakt:

- Woon-werk: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register
 - PWE 2006 (Stadsregio)
 - Pendelmatrix Limburg (Provincie)
 - Perspectief Mook en Middelaar
 - Pendelgegevens Land van Cuijk / Noord-Limburg – Nijmegen
- Woon-studie: Pendelgegevens Land van Cuijk / Noord-Limburg – Nijmegen
- Andere bestaande gegevens (o.a. beleid en tellingen).

Fietspotentie woon-werk

Op basis van de beschikbare pendelgegevens, die op enkele woon-werkrelaties verschillende cijfers lieten zien, is onderstaande tabel met woon-werkpendelaars in personen samengesteld:

Totalen				
naar	Nijmegen	Mook en Middelaar	Cuijk	Malden en Heumen
van				
Nijmegen	-	200		700 - 900
Mook en Middelaar	1200 - 1400	-	200	220 - 300
Cuijk	1450	100	-	100
Malden en Heumen	3100 - 3440	100		-

In totaal betreft het tussen 7.370 en 8.190 pendelaars

Wat betreft het fietsgebruik naar afstandsklassen staat in de 'Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen; dat tot 7,5 km een fietsgebruik van 36% mogelijk is en tussen 7,5 en 15 km een fietsgebruik van 16% mogelijk is. Deze cijfers liggen boven het landelijk gemiddelde uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), maar zijn wel vergelijkbaar met het fietsgebruik in bijvoorbeeld de provincie Utrecht.

De afstand tussen Cuijk en Nijmegen Heijendaal is (na realisatie van de fietsbrug) 8 km. Gerelateerd aan deze afstand is dat voor hele route gerekend met een fietspotentie van 36%. Het effect van de E-bike is daarbij meegenomen. Normaal geldt deze potentie namelijk alleen voor afstanden tot 7,5 km.

Ter vergelijking de cijfers (volgens het Fietsberaad) van het huidige fietsgebruik in de betrokken gemeenten:

Gemeente	Aandeel fiets	Minimaal	Maximaal	Categorie	Aandeel <7,5 km	Categorie <7,5 km	Provincies
Nijmegen	23%	21%	24%	gemiddeld	34%	gemiddeld	Gelderland
Cuijk	20%	16%	23%	laag	27%	laag	Noord-Brabant
Heumen	19%	15%	23%	laag	27%	laag	Gelderland
Mook en Middelaar	16%	10%	21%	laag	17%	zeer laag	Limburg

Op basis van 36% fietspotentie komt de totale woon-werkfietspotentie uit op tussen de 2.654 en 2.950 pendelaars (in personen):

Ingeschatte fietspotentie (36% van totale pendel)				
naar	Nijmegen	Mook en Middelaar	Cuijk	Malden en Heumen
van				
Nijmegen	-	72		252 - 324
Mook en Middelaar	432 - 504	-	72	80 - 108
Cuijk	522	36	-	36
Malden en Heumen	1116 - 1239	36		-

Fietspotentie woon-studie Heijendaal

Op basis van de beschikbare pendelgegevens betreffende woon-studie, is onderstaande tabel met woon-studiependelaars in personen samengesteld

Studenten	
naar	Nijmegen Heijendaal
van	
Nijmegen	-
Mook en Middelaar	90
Cuijk	197
Heumen	34
Malden	242

In totaal betreft 563 pendelaars

Wat betreft het rapport over de snelfietsroute Nijmegen – Wijchen blijkt dat 51% van de scholieren en studenten die vanuit de naar een dagopleiding in Nijmegen gaan met de fiets gaat.

Op basis van 51% fietspotentie komt de totale woon-studiefietspotentie uit op tussen de 296 pendelaars (in personen)

Studenten (fietspotentie 51%)	
van	naar
Nijmegen	Nijmegen Heijendaal
Mook en Middelaar	-
Cuijk	46
Heumen	100
Malden	-
	123

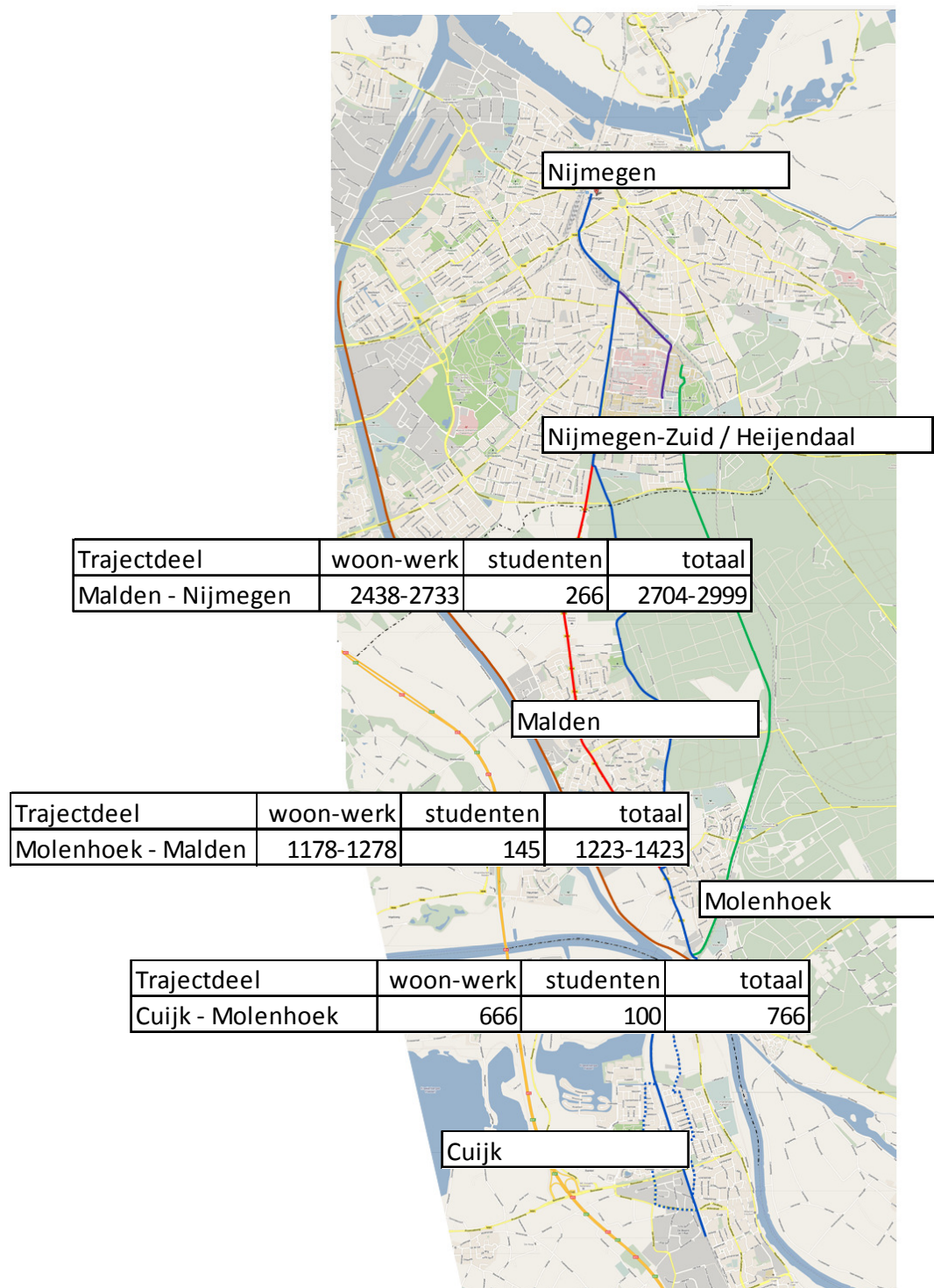
Totale fietspendel per trajectdeel

Samengevat levert dit per trajectdeel voor woon-werk en woon-studie de volgende fietspotentie op:

Trajectdeel	woon-werk	studenten	totaal
Cuijk - Molenhoek	666	100	766
Molenhoek - Malden	1178-1278	145	1223-1423
Malden - Nijmegen	2438-2733	266	2704-2999

Het betreft het aantal personen dat in potentie zou kunnen gaan fietsen en niet het aantal fietsverplaatsingen. Deze liggen namelijk twee keer zo hoog aangezien iemand 's ochtends heen fietst en 's middags terug. Bij een vergelijking met fietstellingen is dit belangrijk om in het achterhoofd te houden, want de tellingen laten de fietsverplaatsingen zien en lijken daarom altijd hogere aantallen te laten zien.

Kaart fietspotentie per routedeel



Vergelijking met andere gegevens

Vervolgens zijn ter vergelijking een aantal andere gegevensbronnen bekeken:

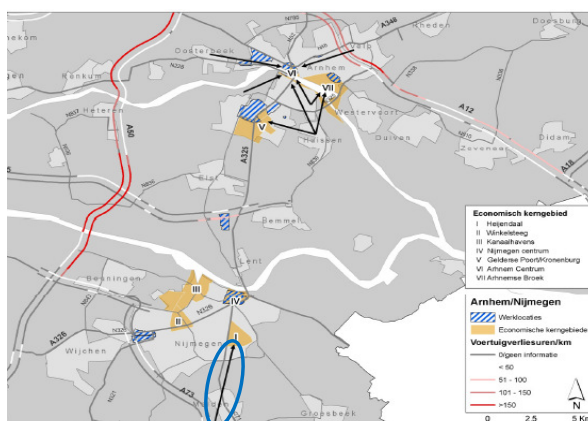
- Een onderzoek van Ecorys in opdracht van het Ministerie van V&W. Daaruit komen cijfers van Malden en Overasselt naar Heijendaal en Winkelsteeg.
- De Fietsvisie van de Stadsregio Arnhem Nijmegen waarin ook cijfers over de fietspotentie van de route staan gegeven. De bronnen en aannames achter deze cijfers zijn echter niet bekend.
- Tellingen op een aantal routedelen. Opvallend is dat de tellingen net ten zuiden van Nijmegen laten zien dat het fietsgebruik op een gemiddelde weekenddag (grotendeels recreatief of sociaal-recreatief) op 60% ligt van het fietsgebruik op een gemiddelde werkdag.

Het rapport 'De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's' (Ecorys i.o.v. Min. V&W, juli 2009) vormt een basis voor de analyse naar de woon-werk fietspotentie van de fietsroute Cuijk - Nijmegen. Dit rapport was voor het Ministerie van V&W een belangrijke bron voor de onderbouwing / beoordeling van eerdere subsidieaanvragen voor regionale snelfietsroutes. In het rapport van Ecorys wordt de fietspotentie berekend 12 vanuit een selectie van 50 economische kerngebieden, waarbij de fietspotentie wordt gedefinieerd als verplaatsingen met maximale woon-werk afstand van 15 kilometer.

Potentiële verbindingen zijn als kansrijk benoemd als ze zowel voldoende fietspotentie hebben als er voldoende kans op afname van vertragingen op hoofdautonetwerk is.

Voor de regio Arnhem Nijmegen komen nevenstaande fietsroutes als potentieel te ontwikkelen naar voren. Rondom Nijmegen betreft het de verbinding vanuit het zuiden naar Heijendaal, onderdeel van een mogelijke snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen.

De verbinding is beschreven als de verbinding van Malden en Overasselt naar Nijmegen Heijendaal met 657 potentiële fietsers naar Heijendaal.



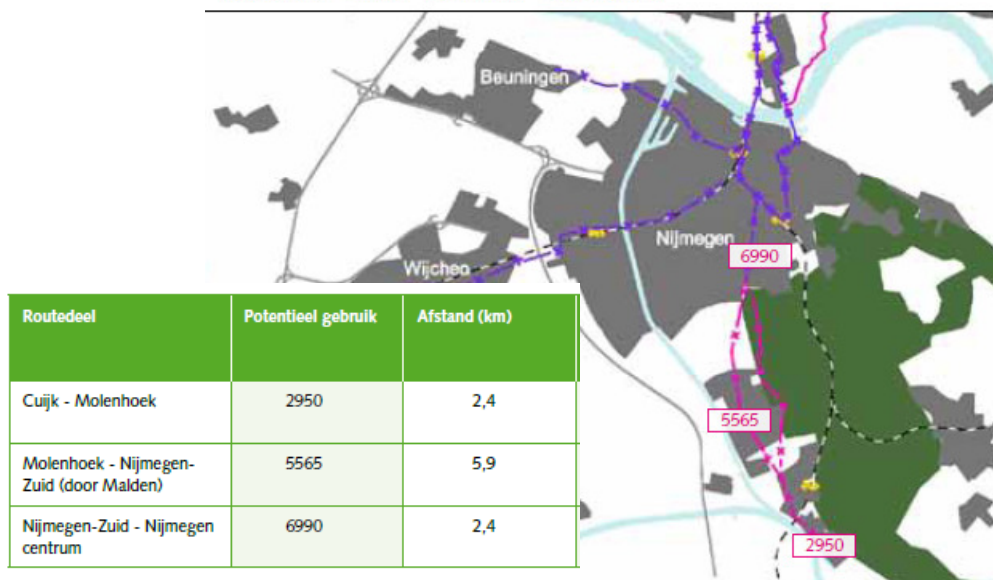
Op de verbinding van deze kernen naar Nijmegen Winkelsteeg zitten volgens Ecorys 131 potentiële fietsers.

Uit de Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen (2010) blijkt dat het ontwikkelen van regionale snelfietsroutes, o.a. voor forenzen, prima past prima in het beleid van de Stadsregio. Twee routevarianten van een mogelijke snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen staan in bijlage 4 (meerjarenprogrammering) van de Fietsvisie benoemd als mogelijk te ontwikkelen snelfietsroutes.

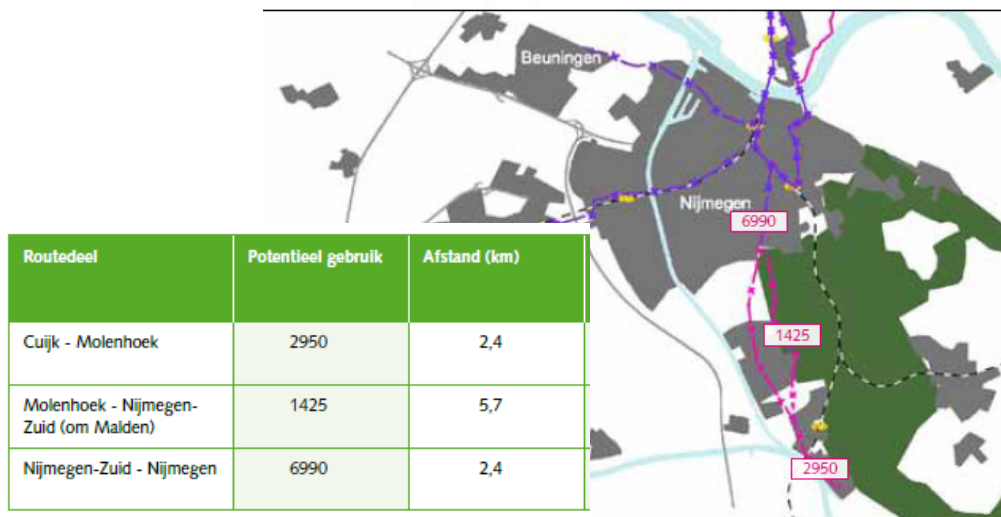
Ook het aantal potentiële fietsers daarbij aangegeven. De fietspotentie is daarbij o.a. berekend op pendelgegevens maar is waarschijnlijk opgehoogd met een inschatting van het fietsgebruik voor andere motieven dan woon-werk.

In onderstaande afbeeldingen staan de twee routevarianten:

Route 12 Cuijk - Malden - Nijmegen



Route 13 Cuijk - Nijmegen



Uit tellingen komen de onderstaande gegevens naar voren:

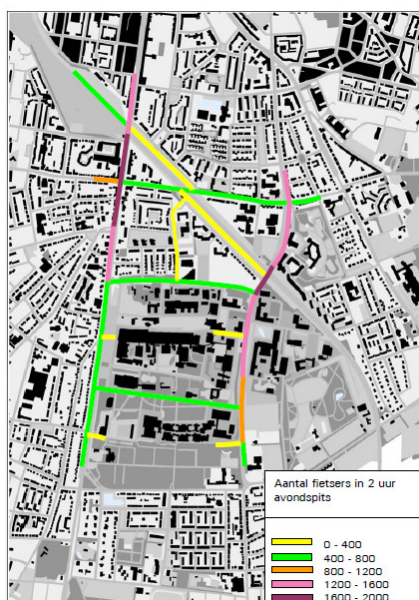
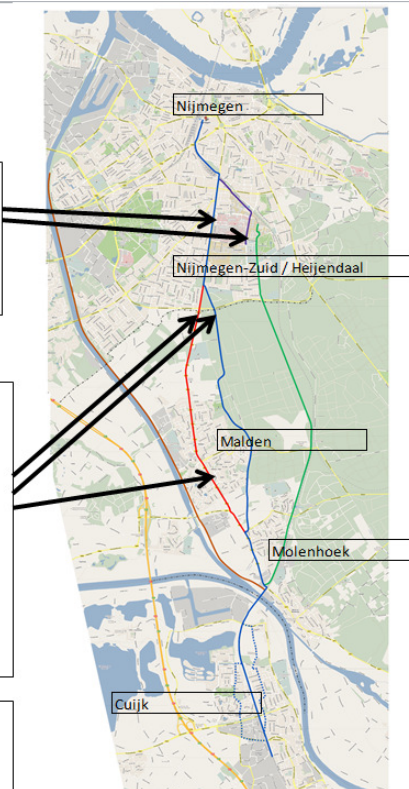
Tellingen

Fietzers delen door 2 = pendelaars

Op twee punten in 2 uur avondspits tussen de 1.200 en 1.600 fietsers (zie volgende sheet). Omgerekend per etmaal tussen 5.500 en 7.250 fietsers per etmaal op beide punten.

Provinciale weg:
 - ten zuiden van Malden tussen de 1.000 en 2.000 fietsers per etmaal (provincie). Fietstellingen (werkdag) per richting 1.200 en 1.650 fietsers zien.
 - tussen Malden en Nijmegen boven de 2.000.
 - Telling Bosweg (werkdag): circa 1.000 fietser per richting

Vanuit Cuijk via fietsbrug A73 nog circa 1.000 fietsers, verder naar Nijmegen circa 2.000 fietsers.



Figuur 4.1: Fietsintensiteiten in 2 uur avondspits in 2004

(bron: Bereikbaarheidsvisie Heijendaal (2004))

Van de volgende groepen (potentiële) fietsers zijn geen cijfers bekend / aangeleverd:

- Scholieren middelbaar onderwijs
- Studenten buiten Heijendaal
- Recreatieve en sociaal-recreatieve fietsers

Wel is bekend van tellingen op de Bosweg en Rijksweg (net ten zuiden van Nijmegen) dat op een weekenddag circa 60% van de fietsintensiteit van werkdagen wordt gehaald.

Daarnaast wist de pontbeheerder te melden dat het op mooie / drukke dagen behoorlijk druk is met recreatief fietsverkeer, misschien wel drukker dan werkdagen. Helaas zijn er op de pont geen tellingen gedaan

Fietspotentie laag-hoog scenario

Op basis van gegevens in de hoofdstuk is een laag, middel en hoog scenario voor het mogelijk fietsgebruik opgesteld:

- Laag: in totaal 3.200 potentiële fietsers (personen) op een werkdag (woon-werk en studenten)
+ 60% recreatie (weekenddag)
- Laag / middel: schatting van 3.000 – 6.000 fietsers
- Hoog:
 - ten noorden van Heijendaal meer dan 5.000-7.500 fietsers in personen (10.000-15.000 fietsverplaatsingen)
 - ten zuiden van Heijendaal 2.750-3.500 fietsers (5.500- 7.000 fietsverplaatsingen)
 - + 60% recreatie (weekenddag)

Vooralsnog wordt uitgegaan van het lage scenario.

Daarbij zitten op de verbinding vanuit Cuijk de spoorbrug over in potentie 766 fietsers op een werkdag (woon-werk en studenten).

Hoofdstuk 5

De snelfietsroute in breder perspectief

Uit de bijeenkomst met betrokken overheden van 8 september 2011 bleek dat niet alleen de fietspotentie in aantallen belangrijk is voor het draagvlak voor het mogelijk realiseren van de snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen.

Het draagvlak voor de betrokken overheden zit 'm niet alleen in de winstpunten voor de eigen gemeente, stadsregio en provincie, maar ook in een gezamenlijk regionaal belang.

Om de route in een gezamenlijke bijeenkomst te kunnen voorleggen aan de betrokken bestuurders van alle betrokken overheden, is het wenselijk om zowel dit gezamenlijke als individuele belang voldoende in beeld te hebben. De zaken die daarbij een rol spelen zijn:

- Sociaal economische oriëntatie van het hele gebied (Malden, Molenhoek, Mook maar ook Cuijk) is gericht op Nijmegen. De vervoersstromen (niet alleen voor woon-werk) richting Nijmegen zijn dan ook belangrijk.
- Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt waardoor de alternatieven (auto én OV) overbezet zijn, wellicht onnodig zwaar belast.
- Meer dan woon-werk verkeer maar vooral ook ruimtelijk economisch belang:
 - Winkel-/vrije tijdsverkeer naar goede voorzieningen in Nijmegen
 - Recreatief (fiets)verkeer tussen het Land van Cuijk, de Mokerhei en omgeving Nijmegen en de daarmee samenhangende economische waarde in bestedingen van fietsrecreanten.
- Leefbaarheid in Malden + aanleg rondweg
- Relevant beleidsprogramma's
- Bereikbaarheid en ruimtelijk belang Heijendaal en Nijmegen
- Belang grote werkgevers
- Financiën

Hieronder staat een korte uitleg per item weergegeven. Deze moet in het vervolgproces verder uitgewerkt worden een regionaal samenhangende argumentatie uit ruimtelijke-economisch perspectief.

Sociaal economische oriëntatie van het hele gebied

Malden, Molenhoek, Mook maar ook Cuijk zijn gericht op Nijmegen. Zo is het niet ongebruikelijk dat inwoners van het Brabantse Cuijk en het Limburgse Mook en Molenhoek geabonneerd zijn op dagblad De Gelderlander. Het aanpassen / faciliteren van vervoersstromen (niet alleen voor woon-werk) op de sociale oriëntatie is een belangrijk argument voor de snelfietsroute.

Overbezette auto- en OV-verbindingen

Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt waardoor de alternatieven (auto én OV) overbezet zijn, wellicht onnodig zwaar belast.

- Meer fietsgebruik kan tot gevolg hebben dat minder autoverkeer op N271 en A73 naar Nijmegen rijdt, waardoor bepaalde knelpunten verminderd/opgelost kunnen worden.
- Een eerste ambtelijke inschatting is dat er wellicht 300 minder autobewegingen op de op-/afritten A73 en de toeleidende wegen naar Nijmegen kunnen zijn dankzij de realisatie van de snelfietsroute. Hier moet – in het kader van de Beter benutten aanvraag – nog aan gerekend worden. De Stadsregio Arnhem Nijmegen probeert een inschatting te maken van de winst op het vlak van autobereikbaarheid op de belangrijkste knelpuntlocaties.
- Voor de provincie Gelderland is belangrijk dat de fietsroute kan bijdragen aan het oplossen van een autoknelpunt op de provinciale weg.
- Volle treinen in de spits richting Nijmegen.
- Het busverkeer ervaart doorstromingsknelpunten op de Rijksweg. Er wordt gestudeerd naar oplossingen. Wellicht kunnen daar ook verbetermogelijkheden voor de fiets bij kruispunten meegenomen worden.

Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt

- Nu 4 kilometer omfietsen (langs de A73) ten opzichte van de nog te realiseren fietsbrug.
- Gebruik maken van de pontverbinding tussen Cuijk en Mook. De Maas vormt een barrière, het betreft hierdoor een ontbrekende schakel in het fietswegennet. Met de realisatie van deze ontbrekende schakel zou deze barrière verdwijnen en daarmee zou het fietsgebruik gestimuleerd worden.
- Fietsmaatregelen zijn relatief goedkoop in relatie tot automaatregelen.
- Rijtijdswinst voor de fietsers is enorm en daarmee zeer kosteneffectief (zie ook volgende hoofdstuk).
- Fietspad aan de brug zonder (goede) fietspadaansluiting / -route is weinig zinvol. Fietspad spoorbrug en snelfietsroute moet als één plan worden gezien en opgepakt. Dit mede gebaseerd op het beoogde effect.
- De gemeente Mook en Middelaar heeft eigen specifiek gemeentelijk belang aangegeven. Het fietspad aan de spoorbrug is een van de ontbrekende schakels in de oostwest-verbindingen. Een permanente en goede fietsverbinding met Cuijk (Brabant) is goed voor het utilitair fietsverkeer en de ontwikkeling van recreatief fietsverkeer, dit laatste heeft een economische waarde. Optimalisering van toeristische fietsroutes, meer mogelijkheden.
- Mogelijkheden om aan te sluiten op een snelle fietsroute Nijmegen – Heumen.

Meer dan woon-werk verkeer maar vooral ook ruimtelijk economisch belang:

- Winkel-/vrije tijdsverkeer naar goede voorzieningen in Nijmegen
- Recreatief (fiets)verkeer tussen het Land van Cuijk (plassengebied, Maaslandschap), de Mokerhei en omgeving Nijmegen en de daarmee samenhangende economische waarde in bestedingen van fietsrecreanten. Het economische belang is een belangrijk onderdeel van de Strategische Regiovisie Maasduinen.
- Zowel vanuit de recreatiehoek als van de Rabobank zijn bij de gemeente Cuijk verzoeken binnen gekomen om een directe fietsverbinding over de Maas langs de spoorbrug te realiseren.

Leefbaarheid in Malden + aanleg rondweg

- Studie naar de mogelijke realisatie van een rondweg bij Malden.
- In het coalitieakkoord van de gemeente Heumen is afgesproken dat de Rijksweg in Malden ontlast zou worden en fietsknelpunten en gewenste fietsaansluitingen in het buitengebied in kaart worden gebracht en gefaseerd gerealiseerd worden. De Dorpsraad Molenhoek heeft vervolgens een verzoek bij het college van B&W ingediend tot verbeteringen aan de Bosweg (o.a. de voorrang) en het pad tussen de Driehuizerweg en zweefvliegveld.

Relevante beleidsprogramma's

- BBO Regiovisie Maasduinen
Fietspad spoorbrug is opgenomen in de Strategische Regiovisie Maasduinen, door de provincie Limburg aangemerkt als Beeldbepalende Ontwikkeling (BBO). Een van de speerpunten hierbij is meer 'oostwest-verbindingen'. Het fietspad is nog niet opgenomen in een uitvoeringsprogramma.
Door de provincie Limburg is aangegeven er intern geen reactie ontvangen is van de BBO-trekker van dit gebied.
- Fietsprogramma 'Fiets in de Versnelling' provincie Noord-Brabant
De Brabantse fietsambitie is zeer hoog, zowel vanuit bereikbaarheid, leefbaarheid als gezondheid. Ambitie betreft zowel utilitair als recreatief, dus door de week wellicht meer zuid - noord-verplaatsingen, maar in het weekend omgekeerd, richting Maasduinen/Maashorst, waterrecreatie etc.
- Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen
- De gemeente Nijmegen werkt al aan diverse snelfietsroutes. Daarbinnen zou deze route prima passen.
- Provincie Limburg: er is binnen de provincie behoefte aan een bredere onderbouwing voor de snelfietsroute (incl. fietsbrug). Daarbij kan het verhaal over de fietspotentie 'breder' ingezet worden door een duidelijkere

relatie met de A73 te leggen, de ontbrekende schakel beter te positioneren en het economische / toeristisch-recreatieve belang beter te benadrukken.

Bereikbaarheid en ruimtelijk belang Heijendaal en Nijmegen

- Wat betreft Nijmegen is vooral zaak om de bereikbaarheidssituatie van Nijmegen-Zuid en met name Heijendaal goed in beeld te hebben en evt. toekomstige ontwikkelingen. De parkeerdruk op Heijendaal is in de huidige situatie al groot. De parkeersituatie wordt waarschijnlijk nog lastiger als Heijendaal nog verder uitgebreid gaat worden.
- Bij de aanleg van een rondweg bij Malden wordt daar de situatie verbeterd maar blijven de bereikbaarheidsproblemen voor Nijmegen-Zuid / Heijendaal even groot.

Belang grote werkgevers

- Heijendaal is één van de belangrijkste economische kerngebieden van Nijmegen. In totaal liggen 20.000 van de 100.000 Nijmeegse arbeidsplaatsen op Heijendaal. Ook zijn er een aantal grote Nijmeegse werkgevers op Heijendaal gevestigd.
- Minder parkeerproblemen
- Gezondheidsredenen: met opmars elektrische fiets komt daar een dimensie bij.
- Het is kader van de bereikbaarheid, parkeren en duurzaamheid voor de werkgevers van belang om voor een dermate goede ontsluiting te zorgen dat de mogelijkheden voor alle modaliteiten optimaal benut kunnen worden.

Financiën

Mogelijke financieringsbronnen:

- Landelijke subsidie van Beter benutten
- Provincie Noord-Brabant: Gebiedsgerichte aanpak BDU-gelden
- Provincie Gelderland: programma snelfietsroutes, OV-project Rijksweg, BDU.
- Provincie Limburg wenst geen verwachtingen te wekken dat de realisatie van dit project meebetaald kan worden;
- Stadsregio Arnhem Nijmegen vanuit Fietsvisie en bereikbaarheidsgelden.
- Mogelijk BBO Regiovisie Maasduiden (nog niet geprogrammeerd)
- Begrotingen / projecten betrokken gemeenten.
- Etc.

Verder kunnen de kosten van de snelfietsroute worden afgezet tegen OV-investeringen. Daarbij kunnen ook positieve voorbeelden van fietsinvesteringen (fietsenstalling Radboud) meegenomen worden.

Hoofdstuk 6

Kosteneffectiviteit

De inhoud van dit hoofdstuk is niet gebaseerd op een uitgebreide studie maar volgt een redenering die extra argumenten kan bieden voor de onderbouwing van de snelfietsroute en de fietsbrug in het Beter benutten pakket.

De kosteneffectiviteit van snelfietsroutes wordt door het Rijk vooralsnog altijd berekend naar winst van voertuigverliesuren op het hoofdwegenet. Uit eerder onderzoek blijkt dat snelfietsroutes een winst van 0 tot 5% op voertuigverliesuren kunnen opleveren (MuConsult, 2008 en 2010).

Als we dit omgerekend redenerend toepassen dan komen we uit op winst in fietsverliesuren. Door verbetering van de fietsinfrastructuur worden deze verliesuren minder.

Een fietser is daarbij niet iemand anders dan iemand die in een auto naar z'n werk gaat, het gaat om personenverliesuren. In de methodiek om de ingediende Beter benutten pakketten mee te beoordelen (Handreiking kosteneffectiviteit regionale maatregelpakketten Beter benutten, conceptversie 30 augustus 2010) wordt gesteld dat de kosten/winst per personenverliesuur in het woon-werkverkeer € 10,- per uur bedragen. In de onderstaande beredenering wordt hiermee gerekend.

Ervan uitgaande dat een fietser nu met gemiddeld 18 km/uur tussen Cuijk en Heijendaal over 12 kilometer fietst, dan doet deze fietser er 40 minuten over. Indien de snelfietsroute (incl. brug) gerealiseerd wordt, dan wordt de route verkort naar 8 kilometer en kan er gemiddeld met zeker 20 km/uur gefietst worden. Dit betekent een fietstijd van 24 minuten, een winst van 16 minuten. Dit is winst van € 2,66 per fietser per verplaatsing. Uitgaande van 2 woon-werkverplaatsingen is dit € 5,32. Op 200 werkdagen is dit een winst van € 1.064,- per jaar per fietser. Vanuit Cuijk met een fietspotentie van 766 fietsers is dit een jaarlijkse winst van € 815.024,-.

Dit betekent dat er dus ongeveer 10 jaar voor nodig is om geschatte aanlegkosten van de fietsbrug voor woon-werkfietzers vanuit Cuijk terug te verdienen. Dit staat nog los van de in het vorige hoofdstuk beschreven overige baten / grotere belang van de fietsbrug in ruimtelijk-economisch opzicht.

We gaan ervan uit dat op de overige routedelen een reistijdwinst (door iets kortere route en verhoogde snelheid door aanleg van asfaltverharding) van gemiddeld 5 minuten per verplaatsing gehaald kan worden. Dit is een aanname op basis van ervaringen elders die laten zien dat door een kortere route, andere

route met minder verkeerslichten, betere doorstroming bij verkeerslichten, betere kwaliteit verharding, etc. comfortabeler en sneller gefietst kan worden

Een winst van 5 minuten per verplaatsing betekent een winst van € 0,83 per fietser per verplaatsing. Uitgaande van 2 woon-werkverplaatsingen is dit € 1,66. Op 200 werkdagen is dit een winst van € 332,- per jaar per fietser. De fietspotentie op de overige routedelen is minstens 2.500 fietsers is dit een jaarlijkse winst van € 830.000,-.

Als er jaarlijks voor € 800.000,- op de overige routedelen geïnvesteerd kan worden dan ligt er binnen enkele jaren een prima snelfietsroute tussen Mook/Malden en Nijmegen over meerdere tracés.

In totaal is dus een winst op de totale winst van € 1,6 miljoen per route.

Verder heeft Goudappel in het voorjaar van 2011 onder de naam 'Fietssnelwegen loont' de opbrengsten van fietssnelwegen naar buiten gebracht. De cijfers zijn gebaseerd op het rapport 'Workshop fietssnelwegen 1 maart: wat levert het op? Toelichting op de berekeningen' (Goudappel, 23 februari 2011). Daarin wordt gesteld dat door het met de elektrische fiets over de verbeterde fietsinfrastructuur van fietssnelwegen fietsen de reistijd nog meer verkort wordt. Goudappel gaat er daarbij vanuit dat 50% van de Nederlanders in 2020 op de elektrische fiets fietst. In het verkeersmodel van Goudappel levert dit op fietssnelwegen een gemiddelde verhoging van de fietssnelheid met 33% op. Als dit verder wordt doorgerekend, dat heeft Goudappel voor de regio Den Haag-Rotterdam gedaan, dan levert dit een extra winst bovenop de aanleg van fietssnelwegen met een factor 1,5 keer. Dit zou in 2020 een extra winst van € 2,4 miljoen per jaar euro opleveren voor de fietssnelweg tussen Cuijk en Nijmegen.

Naast de mobiliteitseffecten heeft Goudappel ook overige effecten berekend:

- Gezondheids- en klimaatwinst: winst van 600% bovenop de infra aanleg.
- CO2 reductie: winst van 20% bovenop de infra aanleg

Daarnaast zijn er natuurlijk de specifieke waarde vanuit regionaal ruimtelijk economisch perspectief zoals genoemd in het vorige hoofdstuk.

Van belang om daarbij te noemen zijn de bestedingen per fietser als zij een recreatieve tocht maken. In bijlage 4 staat meer informatie.

Tabel: Uitgaven tijdens recreatieve fietstochten				
	Tijdens fietsdagtocht (> 2 uur); 2006/2007		Tijdens meerdaagse fietstocht (via LF-routes); 2008	
	Per tocht (€)	Totaal (mln. €)	Per dag (€)	Totaal (mln. €)
Consumpties	4,91	171	22,98	82
Overnachtingen	-	-	26,17	17
Entree/deelnamen	0,58	20	4,84	94
Winkels onderweg	-	-	8,82	32
Reizen/overig	0,69	24	8,42	30
Totaal	6,18	215	71,23	255

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie, 2006/2007 / GrontmijRoute IV, 2008

Bijlage 4

Economische informatie recreatief fietsen

Uit: Samenvatting 'Zicht op Nederland Fietsland' (Landelijk Fietsplatform, juli 2009)

Kerncijfers recreatief fietsen

Fietsbezit en -verkoop

- 84% van de Nederlanders bezit één of meer fietsen, in totaal 18 miljoen fietsen;
- In 2008 bijna 1,4 miljoen nieuwe fietsen verkocht;
- Gemiddeld aankoopbedrag flink gestegen: € 688 (+18% t.o.v. 2006);
- Opvallend: opmars elektrisch ondersteunde fiets (2008: ± 10% van verkoop);
- 40% van fietsen gekocht voor recreatieve doeleinden (2007).

Recreatieve fietstochten

- 52% van Nederlandse bevolking (ruim 8,5 miljoen Nederlanders) maakt recreatieve fietstochten, tochten van minimaal 1 uur (2007);
- In totaal 205 miljoen recreatieve fietstochten (2007);
- Het aantal fietsdagtochten, tochten langer dan 2 uur, is in 2007 in vergelijking met 2002 gedaald, waarschijnlijk vooral door ongunstig weer in die zomer (voorjaar liet juist stijging zien).
- Gemiddelde fietstocht: 19,2 km, ruim 2,5 uur onderweg.

Fietsvakanties

- 3,9 miljoen binnenlandse vakanties waarbij wordt gefietst (2008, stabiel);
- Ruim 1 miljoen fietsvakanties door 750.000 Nederlanders, vakanties waarbij op meer dan de helft van de dagen is gefietst (2008, gestegen);
- Ruim 450.000 meerdaagse fietstochten via Landelijke Fietsroutes (2008, gestegen).

Effecten

- Jaarlijks ± € 750 miljoen aan bestedingen onderweg;
- Hiervan € 400 miljoen tijdens gewone fietstochten (met name consumpties) en € 350 miljoen tijdens meerdaagse tochten (met name overnachtingen/consumpties).
- Aanzienlijke stijging van de bestedingen tijdens fietsdagtochten, 2007: + 44% t.o.v. 2002 (gecorrigeerd voor inflatie: + 34%);
- Omzet fietsbranche, gerelateerd aan recreatieve fietsmogelijkheden: jaarlijks ± € 450 miljoen;
- Fietsen is effectief middel om de voor een goede gezondheid noodzakelijke hoeveelheid lichaamsbeweging te krijgen;
- Toename fietsgebruik leidt tot afname van de kosten in de gezondheidszorg;
- Fietsen is goed voor het milieu. Positief imago recreatief fietsen kan dagelijks fietsgebruik helpen bevorderen.

Fietzers van dagtochten geven per jaar 215 miljoen euro uit

Recreatief fietsen genereert aanzienlijke economische activiteit. Fietstochten worden onderbroken voor het nuttigen van een hapje of een drankje. Dit kan van huis meegebracht eten of drinken zijn, maar vaak wordt ook gestopt bij een horecagelegenheid. In totaal wordt er tijdens fietsdagtochten (tochten langer dan 2 uur) € 215 miljoen per jaar uitgegeven (cijfers CBS 2006/2007). Tellen we fietstochten korter dan twee uur ook mee, dan ligt het bedrag nog hoger (raming: € 400 miljoen). De gemiddelde uitgaven per dagtocht lijken nog steeds te stijgen, vergeleken met 2001/2001 met vijf procent.

Fietsvakantiegeers besteden 350 miljoen euro per jaar

Gemiddeld is in 2008 € 70 per dag besteed tijdens een fietsvakantie, zo blijkt uit het LF-onderzoek van GrontmijRoute IV, dat behalve over de LF-routes ook cijfers geeft over meerdaagse fietstochten in het algemeen. In dit onderzoek wordt voorgekend dat per persoon per meerdaagse LF-tocht ongeveer 550 euro wordt besteed. Een gemiddelde meerdaagse LF-tocht duurt 7,8 dagen, 7,8 keer € 70 levert bijna 550 euro op.

Het economisch effect van deze uitgaven is op jaarbasis ruim € 250 miljoen, uitgaande van 460.000 meerdaagse LF-tochten. Dit bedrag komt nog flink hoger uit wanneer vervolgens ook de meerdaagse fietstochten die niet zijn gebaseerd op de LF-routes worden meegenomen. Geraamd wordt dat het totale aantal meerdaagse fietstochten (2007: ongeveer 1 miljoen) in 2007 heeft geresulteerd in ongeveer € 350 miljoen aan bestedingen.