

Op te bergen
in de band van
6 en 7 november 2001

***Statenstuk* 894**

Fietstotaalplan Drenthe, onderdelen Revitalisering en Aanvullende voorzieningen

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en
Mobiliteit op 15 oktober 2001

B-stuk

Behandeld door mevrouw K.J. Tap, telefoonnummer (0592) 365433
Portefeuillehouder: de heer Joh. Dijks

Inleiding

Het Recreatieschap Drenthe heeft namens de Drentse gemeenten, in lijn met het project Interactief toerisme, een totaalplan ontwikkeld voor de verbetering van de toeristische fietsinfrastructuur.

Het totaalplan is samengesteld uit een drietal, nauw samenhangende, onderdelen.

1. Het revitaliseren van een aantal bestaande toeristische fietspaden, dat in de afgelopen veertig jaar is aangelegd en inmiddels niet meer aan de kwaliteitseisen voldoet. De geraamde kosten zijn *f* 2.002.731,65/€ 908.800,--.
2. De aanleg van nieuwe fietspaden, te weten ontbrekende schakels c.q. belangrijke toeristische verbindingen in het Drentse net van de toeristische fietsinfrastructuur. De kosten worden geraamd op *f* 21.362.764,74/€ 9.694.000,--.
3. Het aanbrengen van aanvullende voorzieningen rond fietspaden, waarbij direct wordt ingespeeld op de behoeften van de gebruiker. Het gaat om zitbanken, informatieborden en dergelijke. De kosten worden geraamd op *f* 804.354,15/€ 365.000,--.

N.B.

De promotie voor de fietsinfrastructuur zal deel gaan uitmaken van een totaal toeristisch promotieproject voor Drenthe, waarin het fietsen een belangrijk thema zal zijn. Het toeristisch bedrijfsleven werkt samen met het Noord-Nederlands Bureau voor Toerisme deze plannen momenteel uit, in het kader van het provinciale project Interactief toerisme.

Het Fietstotaalplan is door het Recreatieschap onlangs ingediend voor een Kompas-bijdrage voor de onderdelen 2 en 3.

Een provinciale bijdrage/cofinanciering wordt gevraagd voor de onderdelen 1 en 3.

Advies

1. De gevraagde bijdrage van *f* 500.242,17/€ 227.000,-- (25% van de kosten) voor het onderdeel Revitalisering en *f* 151.505,06/€ 68.750,-- (20% van de kosten) voor het onderdeel Aanvullende voorzieningen van het Fietstotaalplan beschikbaar te stellen en ten laste te brengen van het Fonds flexibel beleid.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Verbetering van de fietsinfrastructuur en versterking van de toeristische ontwikkeling in Drenthe.

Argumenten

- 1.1. *Bevordering van het toeristisch fietsen is een belangrijk speerpunt van beleid. Daarbinnen is de publieke infrastructuur een basisvoorziening.*
- 1.2. *Kwaliteitsverbetering en versterking van het "provinciaal aanbod" aan fietsinfrastructuur worden door gemeenten en provincie als hun gezamenlijke verantwoordelijkheid beschouwd. Dit met mede met het oog op de ontwikkelingsmogelijkheden van het toerisme in onze provincie (fietsprovincie nummer 1).*
- 1.3. *Revitalisering van, delen van, het bestaande net is noodzakelijk met het oog op de kwaliteitsbeleving van het gehele product.*

1.4. Hoewel het instandhouden van de paden primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is vinden wij een beperkte provinciale bijdrage hier zeker op zijn plaats mede gezien:

- de provinciale functie van het fietspadennet;
- de lengte van het totale net, waarbij juist veel kilometers gelegen zijn in plattelands-gemeenten;
- de ouderdom van veel paden (tot veertig jaar);
- het aspect "niet verwijtbaar" (indertijd minder gebruik van duurzame materialen);
- de omvang van het gehele Fietstotaalproject waarin de gemeenten f 25.018.719,63/€ 11.353.000,-- (50%) bijdragen.

Voorwaarden

Aan de subsidietoekenning zullen voorwaarden verbonden worden:

- de uitgewerkte plannen zullen vooraf nog aan ons ter toetsing voorgelegd moeten worden onder meer op het aspect "niet verwijtbaar";
- binnen het project zal ook aandacht besteed moeten worden aan een centraal meld-/informatiepunt voor de gebruikers;
- gemeenten zijn verantwoordelijk voor een structureel goed onderhoud van hun fietspaden en dus samen voor het gehele net. Op korte termijn verwachten wij van hen voorstellen op basis waarvan een dergelijke onderhoudssituatie door hen voor de toekomst gegarandeerd kan worden.

Uitvoering

Uitvoering zal plaatsvinden onder regie van het Recreatieschap Drenthe.

Tijdsplanning

Beide projectonderdelen zullen uitgevoerd worden in de jaren 2002 en 2003.

Financiën

	Revitalisering		Aanvullende voorzieningen			
Totale kosten	f	2.000.968,68/€	908.000,--	f	804.354,15/€	365.000,--
Externe kosten	f	1.500.726,51/€	681.000,--	f	652.849,09/€	296.250,--
Kosten voor de provincie	f	500.242,17/€	227.000,--	f	151.505,06/€	68.750,--
Uit het budget:			Fonds flexibel beleid.			

Monitoring en evaluatie

Toeristische ontwikkeling van het fietsen zal steeds aandachtspunt zijn bij onderzoek en monitoring beleid (Toer Data en economisch onderzoek).

Extern betrokkenen

Gemeenten/Recreatieschap.

Communicatie

N.v.t.

Bijlagen

1. Fietstotaalplan Recreatieschap Drenthe.

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 4 oktober 2001

Kenmerk: 40/6.8/2001008974

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

J.Th. Imholz, wnd. griffier

wa/coll.

Fietstotaalplan Drenthe

(Tandem)

Recreatieschap Drenthe

juli 2001

Inhoud

<i>I. Inleiding</i>	<i>1</i>
<i>II. Algemeen</i>	<i>3</i>
<i>III. Sociaal-economische effecten FietsTotaalPlan</i>	<i>5</i>
<i>IV. Projectvoorstel</i>	<i>10</i>
<i>V. Project - kostenopzet en financieringsvoorstel</i>	<i>15</i>

Bijlagen

- 1. Overzicht fietspaden**
- 2. Subsidie uitsplitsing**

I. Inleiding

a. Aanleiding

Toerisme en recreatie zijn voor Drenthe van groot belang. De sector levert directe en indirecte werkgelegenheid op. Daarnaast wordt de leefbaarheid van stad en platteland sterk beïnvloed door bestedingen uit het toerisme; het voortbestaan van verschillende voorzieningen in vooral de kleinere kernen blijft mogelijk dankzij het toerisme. Door uiteenlopende factoren is het aandeel van Drenthe in het nationale toeristische volume onder druk komen te staan terwijl de vraag naar toerisme (en recreatie) juist toeneemt. Dit blijkt onder andere uit actuele jaarcijfers van het Continu Vakantie Onderzoek (CVO) en de rapporten van Toerdata Noord. Daarnaast geven ook de betrokken ondernemers aan dat Drenthe een betere positie moet krijgen in de toerisme- en recreatiemarkt.

In het voorjaar van 2000 zijn een ronde-tafelconferentie en een werkconferentie georganiseerd onder de veelzeggende naam "Bartje zoekt nieuwe wegen". Met honderd 'smaakmakende' betrokkenen uit de Drentse toeristische sector - bedrijfsleven, gemeenten, VVV 's - werd een eerste invulling gegeven aan het toekomstige toeristisch-recreatief product in Drenthe.

Deze werkconferentie heeft uiteindelijk geleid tot het formuleren van een koepelproject onder de naam: **"Interactief Drenthe"**. Doel van dit project is:

Het verbeteren van de kwaliteit van het toeristisch product, het vergroten van inkomsten uit recreatie en toerisme en het vergroten van de naamsbekendheid van Drenthe.

Naar aanleiding van de uitkomsten uit de werkconferentie van 22 mei jl. is gekozen voor een clustergewijze aanpak. De volgende vier clusters (-deelprojecten) zijn samengesteld: Onderzoek en Imago, Promotie, Beter in Drenthe en Fietsen.

Het nu voorliggende projectvoorstel betreft een uitwerking van het deelproject: Fietsen - onderdeel infrastructuur en aanvullende voorzieningen. Reden voor de uitwerking is onder meer gelegen in de directe betrokkenheid van met name de lokale overheden bij het nu voorliggende voorstel en de hieraan gekoppelde financiering.

Afgesproken is dat de promotie van dit project weer een onderdeel zal zijn van het door het NNBT te ontwikkelen deelproject Imago en Promotie. Immers juist hierbij zal sprake dienen te zijn van een goede synergie tussen enerzijds de te realiseren voorzieningen en het promoten van Drenthe als onder meer **de** fietsprovincie van Nederland.

b. Projectvoorstel

Onder de naam Fietstotaalplan Drenthe (tandem) wordt verstaan het ontwikkelen van een project dat tot doel heeft te komen tot een integrale en samenhangende aanpak van het fietsen in Drenthe. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan het toeristisch/recreatieve fietsen. Aangezien het hier echter om een samenhangend pakket van voorzieningen en maatregelen gaat zullen ook de woon/werkverkeer-fietsers van de in het project voorgestelde ontwikkelingen kunnen profiteren. De naam Tandem slaat dan ook op de samenhang. Op een tandem fietsen twee mensen. Beide trappen en zorgen zo voor de vaart. De tandem staat dan ook symbool voor de synergie die dient te ontstaan binnen het project. Samenhang en derhalve samenwerking binnen het product fietsen in

Drenthe zorgt voor een effectieve en efficiënte versterking en voorkomt extra inspanningen die elkaar niet versterken doch wellicht zelfs tegenwerken.

II Algemeen

Dat mensen graag in Drenthe fietsen heeft een aantal redenen. Enkele hiervan zijn:

- veel rust, ruimte, cultuurhistorie en natuur;
- geschikte activiteit aansluitend bij de grootste doelgroepen;
- milieuvriendelijk vervoer;
- goedkoop;
- uitgebreid, comfortabel fietspadennet;
- veel voorzieningen voor fietsers gerealiseerd, zoals bewegwijzerde routes en zitgelegenheid;
- naamsbekendheid via o.a. Drentse Rijwielvierdaagse.

Drenthe noemt zich de fietsprovincie van Nederland.

Dat het hier goed fietsen is zal een ieder erkennen: een erkenning die voor zeer velen op een persoonlijke ervaring berust.

Dat Drenthe de fietsprovincie van Nederland wordt genoemd wil niet zeggen dat in algemene zin de fietsdichtheid en de intensiteit van het fietsgebruik hier opmerkelijk hoger zijn dan elders in het land. De positie als fietsprovincie heeft in het bijzonder te maken met het fietstoerisme in Drenthe en de wijze waarop fietsen in relatie staat tot de beleving van natuur en landschap.

Voor fietstoeristen is Drenthe een uitermate aantrekkelijk gebied.

Daarom komen zij uit alle delen van Nederland - en in toenemende mate ook uit andere landen - naar Drenthe om fietstochten te maken of een fietsvakantie te houden.

Globaal zijn er voor deze belangstelling eigenlijk twee redenen aan te geven:

Ten eerste: landschappelijk heeft Drenthe veel te bieden; een grote variatie aan natuurgebieden van zeer hoge kwaliteit en kleine dorpen, rust en stilte.

De tweede reden: het uiterst goede net van fietspaden en fietsroutes in Drenthe. Het Drentse fietspaden net dient dan ook als voorbeeld voor andere gebieden en niet alleen in Nederland. Mede door het ontbreken van (steile) hellingen (zoals in Limburg) is Drenthe met name bijzonder geschikt om te fietsen met kleine kinderen, door ouderen enz.

Uitstekend ook in meer figuurlijke zin. Het fietspadennet en daarbij aansluitend de fietsroutestructuur is goed doordacht: het net kent een sluitende netwerkstructuur. De toeristische fietspaden en fietsroutes hebben een eigen functie en worden meestal goed onderhouden. Kwaliteit is bij een goed toeristisch product immers een eerste vereiste.

Evenals allerlei andere voorzieningen zijn toeristische fietspaden essentiële voorwaarden voor een goed toeristisch/recreatief beleid. Ze bieden de mogelijkheid om landstreken en natuurgebieden op een verantwoorde wijze te verkennen en dicht bij de natuur te zijn.

De fietspaden in Drenthe hebben de beleving van natuur en landschap door de toerist in onze provincie in belangrijke mate gestimuleerd.

Het belang van deze paden voor de bewustwording van de mens over de noodzaak voor natuurbescherming en natuurontwikkeling kan moeilijk worden onderschat.

De opzet en uitbouw van het Drentse fietspadennet en de daaraan gekoppelde bewegwijzerde ANWB-fietsroutes toont aan hoe op een verantwoorde wijze het landschap en de natuur kunnen

worden ontsloten voor de toerist/recreant. Ondanks de groeiende toeristische druk is het in Drenthe mogelijk om zelfs in het hoogseizoen rustige fietspaden te vinden.

Drenthe onderscheidt zich, ten opzichte van andere provincies, met zijn fietspadennetwerk door de brede, goed begaanbare paden. Hierdoor kan op een adequate wijze worden ingespeeld op de doelgroepen, zoals ouderen, gezinnen met kleine kinderen, maar ook op doelgroepen, zoals mindervaliden en andere vormen van recreatie: skeeleren.

Recreatieve mobiliteit

De fietspaden met een gezamenlijke lengte van circa 1.200 km en de 23 ANWB-fietsroutes dragen ook bij tot het beperken van de automobiliteit. Bij de ontwikkeling van beleid op de mobiliteit en het stimuleren van het fietsen dient een nauwe samenhang gezien te worden tussen de ontwikkeling van fietsen en de landschappelijke aantrekkelijkheid.

Door het Recreatieschap Drenthe zijn in overleg met de provincie recreatieve mobiliteitsplannen opgesteld voor Drenthe. Deze plannen bevatten onder meer maatregelen om het fietsen te stimuleren. Daarnaast wordt bijvoorbeeld in Zuidoost Drenthe binnen het project Grenzenloos Veen gewerkt aan voorstellen om te komen tot natuurontwikkeling en landschappelijke aankleding in het veengebied tussen Emmen, Coevorden en het Duitse Meppen en Haren. Hierdoor wordt het gebied voor onder meer de toeristische fietser aantrekkelijk en krijgt de lokale economie in deze regio een stimulans.

III. Sociaal-economische effecten FietsTotaalPlan

a. Inleiding

Bij het bepalen van de sociaal-economische effecten van een investering van ruim 20 miljoen gulden in het opwaarderen en aanleggen van fietspaden kunnen twee soorten onderscheid worden gemaakt: onderscheid in tijdelijke en permanente werkgelegenheid en onderscheid in directe en indirecte werkgelegenheid. *Tijdelijke* werkgelegenheid is extra werkgelegenheid die wordt gegenereerd als gevolg van de aanleg van deze fietspaden. *Permanente* werkgelegenheid is extra werkgelegenheid die na de aanleg wordt gegenereerd door de aanwezigheid van deze nieuwe fietspaden. *Directe* werkgelegenheid betreft werkgelegenheid van personen die direct betrokken zijn bij de aanleg en beheer en onderhoud van de fietspaden. *Indirecte* werkgelegenheid is werkgelegenheid die als afgeleide van de aanwezigheid van de nieuwe fietspaden wordt gegenereerd. De laatste twee soorten werkgelegenheid zullen in de toelichting hieronder over tijdelijke en permanente werkgelegenheid worden aangehaald. Door dit "2x2-onderscheid" is er sprake van vier verschillende soorten werkgelegenheid, namelijk:

- tijdelijke directe werkgelegenheid;
- tijdelijke indirecte werkgelegenheid;
- permanente directe werkgelegenheid;
- permanente indirecte werkgelegenheid.

Tijdelijke werkgelegenheid betreft werkgelegenheid die wordt gegenereerd als direct gevolg van de investering. Een investering in het opwaarderen van bestaande en het aanleggen van nieuwe fietspaden betekent tijdelijke werkgelegenheid voor bijvoorbeeld adviseurs en wegenbouwers, die zorgdragen voor de aanleg van de fietspaden. Ook betekent dit werkgelegenheid door bijvoorbeeld het aanbrennen van bewegwijzering en meubilair en het aanbieden van nieuwe arrangementen en routekaarten (*tijdelijke directe* werkgelegenheid). Daarnaast betekent dit extra werkgelegenheid voor toeleverende bedrijven (*tijdelijke indirecte* werkgelegenheid).

Permanente werkgelegenheid is werkgelegenheid die blijvend wordt gegenereerd door de aanwezigheid van deze nieuwe fietspaden. In eerste instantie door het beheer en onderhoud aan de fietspaden (*permanente directe* werkgelegenheid). Daarnaast is de gedachte dat de provincie Drenthe door het aanleggen van meer fietspaden (verbetering netwerk) in ieder geval haar aandeel "fietsbezoekers" behoudt. Door een goede promotie en marketing van het verbeterde product kunnen deze extra fietspaden meer (nieuwe) gebruikers trekken: meer gebruikers betekent meer bestedingen, meer bestedingen betekent meer werkgelegenheid (*permanente indirecte* werkgelegenheid).

Tijdens de periode van aanleggen is de directe werkgelegenheid relatief groot, maar in de periode erna klein: het betreft eigenlijk enkel het beheer en onderhoud van de paden, zitbanken, bewegwijzering, et cetera. Ten aanzien van indirecte werkgelegenheid betreft het tijdens de aanleg onder andere werkzaamheden van toeleveranciers, maar ook extra werkgelegenheid in de regionale middenstand en horeca door extra bestedingen van personen die het project uitvoeren (bijvoorbeeld lunch en overnachtingen). De indirecte werkgelegenheid is relatief groot in de periode na de aanleg van de fietspaden, door meer bestedingen van meer (nieuwe) gebruikers van de fietspaden.

Dat de totale directe en indirecte werkgelegenheid binnen de toeristische sector in Drenthe een belangrijk aandeel heeft binnen de totale werkgelegenheid blijkt uit cijfers van Toerdata Noord ("Toerisme in cijfers, 2000"). Hierin is aangegeven dat dit aandeel 5,1% (7713 fulltime en parttime werknemers) bedraagt. Voor de drie noordelijke provincies gelden de volgende percentages:

Provincie	Toeristische werkgelegenheid (aantal personen)	Toeristische werkgelegenheid (percentage)
Friesland	12.286	6,1%
Groningen	8.818	4,4%
Drenthe	7.713	5,1%

Bron: Toerdata Noord ("Toerisme in cijfers, 2000").

Bij deze tabel wordt opgemerkt dat in "Toerisme in cijfers, 2000" een andere indeling in directe en indirecte werkgelegenheid is aangehouden. *Directe* werkgelegenheid is werkgelegenheid binnen de verblijfsrecreatie, de watersport en de dagattracties. *Indirecte* werkgelegenheid is werkgelegenheid binnen onder andere horeca, personenvervoer en reisorganisaties. Hierin is niet meegenomen de werkgelegenheid in de toeleverende sector, bijvoorbeeld een wasserij die werkt voor een hotel. Ook bij de provincie zijn hieromtrent geen gegevens beschikbaar.

b. Werkgelegenheid

Een investering van ruim 20 miljoen betekent een flinke impuls voor de *tijdelijke directe* werkgelegenheid. Het betreft hier zo'n 95 fte. Bij een investeringsperiode van vier jaar betekent dit gemiddeld een werkgelegenheid van bijna 25 arbeidsplaatsen per jaar. Hierbij is uitgegaan van de volgende vuistregel:

- Ruwweg 10% van de investering is advieswerk (=loonkosten). Dit bedraagt 2 miljoen gulden. De gemiddelde loonkosten per persoon in deze sector worden ingeschat op f 130.000,--.
- Van de resterende 18 miljoen bestaat circa 40% uit loonkosten. Dit bedraagt 7,2 miljoen gulden. De gemiddelde loonkosten per persoon in de bouwnijverheid worden ingeschat op f 90.000,--.
- De loonkosten (9,2 miljoen gulden) worden gedeeld door de gemiddelde jaarlijkse arbeidskosten per persoon (f 130.000,-- respectievelijk f 90.000,--). Dit betekent een werkgelegenheid van ruim 95 arbeidsjaren.

Deze investering zal grotendeels terecht komen in de sector bouwnijverheid en daarom zal de *tijdelijke directe* werkgelegenheid met name in deze sector gegenereerd worden. Door toeleveranties en extra omzetten in de middenstand en horeca zal het ook *tijdelijke indirecte* werkgelegenheid opleveren. Hoe groot deze werkgelegenheid is, is moeilijk in te schatten. Naar aanleiding van onderzoek naar de gevolgen van investeringen in de Veenkoloniën (de Veenkoloniën: ontwikkelingsassen, PPS en werkgelegenheid) wordt gesteld dat extra loonkosten van minimaal 10% ten opzichte van de loonkosten voor directe werkgelegenheid aannemelijk lijkt. Dit betekent extra loonkosten van f 920.000,--. De gemiddelde jaarlijkse arbeidskosten per persoon zullen in dit geval lager liggen dan in de sector bouwnijverheid. Uitgaande van f 70.000,-- (gebaseerd op laag ingeschaalde arbeidsplaatsen, zoals serveersters enz.) betekent dit over de gehele investeringsperiode een stijging van de werkgelegenheid van ruim 13 arbeidsjaren.

Ten aanzien van de *permanente directe* werkgelegenheid (met name beheer en onderhoud van de fietspaden, bewegwijzering en meubilair) wordt een stijging van 4 à 5 fte per jaar ingeschat. Deze werkzaamheden vallen ten deel aan het "gemeente-apparaat".

Er wordt vanuit gegaan dat het creëren van een nog beter fietspadennetwerk meer (nieuwe) gebruikers zal trekken. Meer gebruikers betekent meer bestedingen in de horeca (overnachtingen, terrasbezoek en dergelijke), de middenstand, attracties, et cetera en dus meer *indirecte permanente* werkgelegenheid.

In Toerdata Noord ("Toerisme in cijfers, 2000") is aangegeven dat het aantal attractiebezoekers in Drenthe 49% bedraagt van het totaal aantal bezoekers in Noord-Nederland, terwijl maar ongeveer een kwart van de attracties in Drenthe gevestigd is. (Hierbij wordt opgemerkt dat het Noorderdierenpark te Emmen een grote bezoekerstrekker is). De bezoekers geven echter aan dat de bereikbaarheid van de attracties nogal eens te wensen overlaat. Het feit dat de fietsmogelijkheden binnen Drenthe als belangrijk bezoekmotief worden aangegeven in combinatie met de aangegeven minder goede bereikbaarheid van attracties, lijkt een verbetering van de fietsbereikbaarheid van de attracties om meer gebruikers te trekken te rechtvaardigen. Daarnaast is "de natuur in Drenthe" als belangrijk bezoekmotief aangegeven. Ook een goed fietspadennetwerk door natuurgebieden zal meer gebruikers trekken. Hierbij geldt tevens, dat vanuit een oogpunt van natuur, milieu en landschap een betere spreiding en zonerings van het fietsverkeer gewenst is.

In 1999 werden in geheel Drenthe door verblijfstoeristen 7.741.000 overnachtingen gegeneerd. Het geschat aantal dagtoeristen bedroeg ongeveer **4 miljoen**.

De gemiddelde besteding per dag in Drenthe van verblijfstoeristen is ongeveer f 53,-- en van dagtoeristen ongeveer f 48,-- (Toerdata Noord ("Toerisme in cijfers, 2000")). Dit betekent een totale directe besteding van ongeveer 602 miljoen gulden. Uitgaande van de eerder aangehaalde vuistregel (loonkosten bedraagt ongeveer 40% en gemiddeld jaarlijkse arbeidskosten bedragen in de toeristische sector ongeveer f 70.000,-- uitgaande van laag ingeschaalde functies, zoals horeca, service en schoonmaak bungalows, toezicht attractieparken e.d.) genereert dit een werkgelegenheid van ongeveer 3440 fte. Omdat het aantal extra gebruikers als gevolg van de aanleg van nieuwe fietspaden moeilijk is in te schatten, wordt inzichtelijk gemaakt wat een stijging van 1, 2, 3 en 4 procent van het aantal toeristen als gevolg heeft voor de *permanente indirecte* werkgelegenheid. Overeenkomstig gelden voor een *daling* van de gebruikers met dezelfde percentages dezelfde daling in besteding en derhalve in *permanente indirecte* werkgelegenheid.

Stijging gebruikers	Stijging besteding (f)	Stijging <i>permanente indirecte</i> werkgelegenheid (fte)
1%	^{a)} 6.020.000,--	^{b)} 34
2%	12.040.000,--	69
3%	18.060.000,--	103
4%	24.080.000,--	138

^{a)} = 1% van totale besteding van 602 miljoen gulden.

^{b)} = 1% van permanente indirecte werkgelegenheid van 3440 fte.

c. Productverbetering

Zoals uit de cijfers van Toerdata Noord blijkt, is de laatste jaren sprake van een terugloop in het aantal toeristische overnachtingen. Gelet op het feit dat een groot aantal toeristen naar Drenthe kwamen en komen voor het fietsen, kan hierdoor tevens worden geconcludeerd dat er sprake is van het teruglopen van het aantal fietsende toeristen. Uit onderzoek blijkt dat momenteel ca. 70% van de toeristen komen om te fietsen. Dit in tegenstelling tot enige jaren terug, toen sprake was dat een 80% van de verblijfsrecreanten voor het fietsen Drenthe bezochten.

Oorzaken voor deze terugloop zijn als volgt aan te geven:

1. het door andere provincies sterk ontwikkelen van fietsvoorzieningen waardoor Drenthe zijn unieke plaats als fietsprovincie is kwijtgeraakt;
2. terugloop in kwaliteit van de voorzieningen;
3. weinig investeringen in productvernieuwing en kwaliteitsverbetering;
4. de afgenomen promotie in de laatste jaren.

Bovengenoemde oorzaken hebben derhalve invloed gehad op de concurrentiepositie van Drenthe als fietsprovincie ten opzichte van een zeer actief beleid in andere provincies.

Uitgangspunt van het project Fietstotaal is derhalve:

het versterken van de concurrentiepositie van Drenthe als fietsprovincie en het hierdoor vergroten van het aantal fietsende toeristen (verblijfs- en dagrecreanten). Uitgangspunt hierbij is het komen tot 8 miljoen overnachtingen in 2006 en het verhogen van het aantal toeristen dat naar Drenthe komt om te fietsen van 70% naar 80%. Met andere woorden het terugwinnen van het marktaandeel, waarna ingezet kan worden op een vergroting van het marktaandeel van fietsende toeristen na 2006.

Door een toename van 300.000 overnachtingen (geplande stijging aantal overnachtingen tot 8 miljoen ten opzichte van de huidige 7,7 miljoen) is sprake van een extra directe bestedingen van f16 miljoen per jaar en een toename in de directe werkgelegenheid van 300 fte's.

d. Recapitulatie

Recapituleren ten aanzien van de werkgelegenheid in relatie tot het project kunnen de volgende effecten worden verwacht:

- | | | |
|--|---|--|
| ▪ tijdelijke directe werkgelegenheid | - | 95 fte's (zie blz.7); |
| ▪ tijdelijke indirecte werkgelegenheid | - | 13 fte's (zie blz.7); |
| ▪ permanente directe werkgelegenheid | - | 300 fte's (zie blz.9); |
| ▪ permanente indirecte werkgelegenheid | - | 138 fte's (bij een stijging met 4% - zie tabel blz.8). |

e. Niet doorgaan project

De diverse effecten van het nu voorliggende voorstel lijken laag te zijn. Het niet doorgaan van het project zal echter niet alleen betekenen dat hierdoor de gedachte toename van de werkgelegenheid/bestedingen niet wordt gerealiseerd, maar dat tevens op ernstige wijze de concurrentiepositie van Drenthe als toeristische bestemming (Drenthe - fietsprovincie) in gevaar komt. Niet doorgaan betekent in dit verband niet alleen stilstand, maar zeker ook achteruitgang, waardoor een terugloop in bestedingen en werkgelegenheid is te verwachten van een veelvoud van de nu voorgestelde effecten.

Het versterken van de concurrentiepositie van Drenthe binnen de sterk concurrerende binnenlandse toeristische markt is dan ook een essentieel onderdeel (wellicht het meest essentiële onderdeel) van het project.

Bron:

Als bronnen voor het bepalen van de sociaal-economische effecten zijn gebruikt:

- Toerdata Noord, Toerisme in cijfers, 2000;
- Nederlands Bureau voor Toerisme, pocketuitgave "Toerisme in cijfers";
- Recreatieschap Drenthe, Casco TROP.

IV. Projectvoorstel

Uitgangspunt van het project Fietstotaal is derhalve:

Het versterken van de concurrentiepositie van Drenthe als fietsprovincie en het hierdoor vergroten van het aantal fietsende toeristen (verblijfs- en dagrecreanten).

Uitgangspunt is het komen tot 8 miljoen overnachtingen in 2006 en hierbij het verhogen van het aantal toeristen dat naar Drenthe komt om te fietsen van 70% naar 80%.

Met andere woorden het terugwinnen van het marktaandeel, waarna ingezet kan worden op een vergroting van het marktaandeel van fietsende toeristen na 2006.

Deze doelstelling wordt bereikt door het versterken en verbeteren van de positie van Drenthe als fietsprovincie waarbij het fietsen centraal staat in al haar uitingen, alsmede de randvoorwaarden die het toeristisch/recreatief fietsen kunnen/moeten stimuleren.

Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. Optimaliseren fietsinfrastructuur
 - 1. Revitalisering/dynamisering bestaande fietsinfrastructuur;
 - 2. Aanleg kortsluitende schakels fietspadennetwerk.
- b. Aanvullende fietsvoorzieningen
 - 1. Kwaliteitsbevorderende voorzieningen, zoals zitgelegenheid, informatievoorzieningen enz.

a. Selectie

In het kader van de ontwikkeling van het project heeft bij de Drentse gemeenten een inventarisatie plaatsgevonden.

Resultaat van deze inventarisatie was een totaal projectvoorstel van **ca. f 100 miljoen** aan nieuw te ontwikkelen infrastructuur. Op grond van nader door het Recreatieschap Drenthe in overleg met de Provincie Drenthe ontwikkelde criteria, is vervolgens naar de effectiviteit van de diverse voorgestelde fietspaden vanuit toeristisch recreatieve optiek gekeken.

Aandacht kregen hierbij ondermeer de volgende criteria:

- heeft het fietspad een plaats in de provinciale fietshoofd-routestructuur;
- wordt door het fietspad bijgedragen aan de ontsluiting van een grotere kern richting het buiten gebied;
- ontsluit het fietspad een belangrijk dag- en/of verblijfsrecreatief gebied;
- draagt het fietspad bij aan de ontwikkeling van toerisme en recreatie in specifieke regio's.

Essentieel bij bovengenoemde criteria was natuurlijk het overall criterium ten aanzien van het toeristisch/recreatief belang van het fietspad.

Genoemde selectie heeft geleid tot een ingrijpende bijstelling van het te ontwikkelen projectvoorstel. Het nu voorliggende voorstel gaat uit van de aanleg van **ca. f 21 miljoen** aan fietspaden.

Ter informatie kan nog worden meegedeeld dat naast de fietspaden in het nu voorliggende plan, ook fietspaden in het kader van de Plattelands Ontwikkelings Middelen (POP) van het Ministerie van LNV

voor subsidiering zijn ingediend en in principe binnen een uitvoerings/financieringsschema door de provincie Drenthe zijn gebracht.

Projectonderdelen

Wil er sprake zijn van fietsen dan is als eerste voorwaarde hiervoor noodzakelijk een goede infrastructuur. In Drenthe zijn door de gemeenten in samenwerking met het Recreatieschap Drenthe en de provincie Drenthe de afgelopen 40 jaar een groot aantal fietspaden gerealiseerd. Enerzijds ontbreken er echter nog een groot aantal zeer essentiële schakels in het fietspadennetwerk, terwijl anderzijds de kwaliteit van met name een aantal van de oudere fietspaden ten gevolge van moeilijk verwijtbare omstandigheden en ondanks het wel doorvoeren van regulier onderhoud in slechte conditie is geraakt.

Het onderdeel Optimaliseren Infrastructuur kent derhalve een tweetal componenten:

1. Revitaliseren/dynamiseren bestaande fietsinfrastructuur.

Het betreft hier het verbeteren en kwalitatief op peil brengen van de bestaande fietspaden in Drenthe. Zonder deze kwalitatieve inhaalslag is het te verwachten, dat een belangrijk deel van Drenthe zijn aantrekkelijkheid als fietsgebied kwijtraakt. Immers de keten is net zo sterk als de zwakste schakel. Een slecht deel van een fietspad in een overigens goede structuur betekent veelal voor de gebruiker een negatieve ervaring. Bij de aanleg van de oudere fietspaden in Drenthe zijn veelal, naar nu bekend is, constructief te lichte en soms onjuiste oplossingen gekozen. Zo is de deklaag van fietspaden te dun, is geen wortel- en/of mollendoek toegepast, dan wel zijn bomen, die te dicht op het fietspad staan, dermate gegroeid, dat wortelgroei een goede vlakke verharding onmogelijk maakt.

Het is dus zaak om tot een revitalisering/dynamisering van het bestaande fietspadennetwerk te komen. Gelet op de budgettaire druk van de (met name plattelands-) gemeenten en het feit, dat het hier niet om verwijtbaar achterstallig onderhoud gaat, komt een financiële impuls tot revitalisering zeer gewenst voor. De kosten zijn geraamd op € 908.000,-.

2. Realisatie nieuwe ontbrekende schakels

In het fietspadennet ontbreken op een aantal lokaties nog essentiële schakels. Wil er sprake zijn van een optimale presentatie van Drenthe als fietsprovincie, waardoor het tevens mogelijk is om milieuwinst te behalen en te komen tot een terugdringen van de recreatieve automobiliteit, dan is de aanleg van kortsluitende fietspaden noodzakelijk. Uitgangspunt hierbij vormen fietspaden die:

- vanuit de grotere kernen komen tot rondrij-mogelijkheden;
- fietspaden die toeristisch/recreatieve kerngebieden met elkaar verbinden;
- fietspaden die grotere woonkernen en centra van verblijfsrecreatie verbinden met de toeristisch/recreatieve kerngebieden;
- fietspaden die een onderdeel vormen van doorgaande fietsroutestructuren;
- fietspaden die bijdragen tot een verbetering van de fietsveiligheid.

Deze schakels zijn derhalve niet alleen ontbrekende verbindingen tussen fietspaden onderling, maar het betreft ook de aansluiting van belangrijke elementen op het totale net. Hierbij kan worden gedacht aan bewoningskernen, belangrijke recreatiecentra, transferia en aansluitende netwerken als in Duitsland.

In de bijlage is een overzicht te vinden van alle te realiseren fietspaden. In totaal zal € 9.694.000,- worden geïnvesteerd.

3. Aanvullende fietsvoorzieningen

Hieronder valt het totaal aan voorzieningen gericht op de fietser (of in een aantal gevallen ook op andere recreanten). Voor bijvoorbeeld Drenthe zijn de volgende zaken van belang:

Bij dit onderdeel dient te worden gedacht aan:

- informatiepanelen
Het op centrale punten komen tot het verstrekken van gerichte informatie via informatiepanelen. Dit met name in samenhang met de kleine kernen in Drenthe. Hierbij geldt het in het verleden ontwikkelde TIL-project (een project voor informatie over de cultuurhistorie van kleine kernen ontwikkeld door de Brede Overleggroep Kleine Dorpen en het Recreatieschap Drenthe als voorbeeld). Binnen het project wordt uitgegaan van de realisatie van 20 info-panelen met een totaalkosten van € 40.000,- (= f 88.148,-).
- zitgelegenheid langs fietspaden
Uit onder meer het Recreatieonderzoek Drents-Friese Wold blijkt, dat als kritiekpunt ten aanzien van de Drentse fietspaden structuur met name het ontbreken van zitgelegenheid langs de fietspaden wordt genoemd. Het plaatsen van ca.400 zitbanken langs de fietspaden vormt derhalve een uitgangspunt voor dit project. Bij een kostenpost van f1.000,- per zitbank wordt voor dit onderdeel een totaalbedrag van € 180.000,- (= f 396.668,-) geraamd.
- fietsbewegwijzering
Verbetering van de fietsbewegwijzering in samenhang met het in 2000 gerealiseerde systeem van toeristische objectbewegwijzering. Dit door het bij plaatsen van ANWB-paddestoelen en handwijzers. Uitgegaan wordt van een bedrag voor dit onderdeel van € 70.000,- (= f 154.260,-).
- thematische voorzieningen langs fietsroutes/diverse kleinschalige voorzieningen.
Het waar mogelijk komen tot een thematische inrichting van fietsroutes. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbrengen van kinderspeel-voorzieningen en natuureducatief gerichte voorzieningen enz. Uitgegaan wordt van een bedrag van €45.000,- (= f 99.167,-) voor de thematische routes, alsmede een bedrag van € 30.000,- (= f 66.111,-) voor de diverse voorzieningen. Totaal derhalve € 75.000,- (= f 165.278,-).

In het kader van het nu voorliggende voorstel zijn deze voorzieningen van groot belang. Immers met name de verdere kwalitatieve verbetering van Drenthe als fietsprovincie is hierbij gebaat.

4. Projectcoördinatie

Met het project is een totaal investering gemoeid van bijna € 12.000.000,-- gespreid van 2001 tot 2005.

Uitgangspunt is om in 2006 te komen tot 8 miljoen overnachtingen en het verhogen van het aantal toeristen, dat naar Drenthe komt om te fietsen van 70% naar 80%.

Voor de coördinatie van het project voert het Recreatieschap Drenthe gedurende 4 jaar het projectbureau. Voor alle drie de projectonderdelen moet de financiering, planning en uitvoering worden gecoördineerd over de 12 Drentse gemeenten.

Daarnaast is sprake van fietsinfrastructuur op grond van derden als Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten.

Projectbureau

Voor de Projectcoördinatie wordt door het Recreatieschap een projectbureau ingericht:

Het projectbureau bestaat uit een 3-tal personen.

Het gaat hierbij om naar verwachting (gelet op de omvang van het bureau van het Recreatieschap Drenthe) additionele werkgelegenheid.

De taken van het Recreatieschap-projectbureau zijn:

- het bewaken en sturen van de kwaliteit van de werkzaamheden van het project;
- het beheren en bewaken van het subsidiebudget van Europese, provinciale subsidies en de middelen van het Recreatieschap alsmede de bijdragen van de betreffende gemeenten (het cofinancieringsdeel);
- het voeren van overleg met betrokken partners bij de 12 Drentse gemeenten (veelal hoofden Openbare Werken enz.) en derden;
- het voorkomen van een negatief projectsaldo bij het Recreatieschap;
- het coördineren van de voor de subsidies benodigde halfjaarlijkse en kwartaalvoortgangsrapportages;
- het opstellen en doen versturen van de rapportages;
- het coördineren en afstemmen van deelprojecten binnen het totaal;
- het coördineren, controleren en toetsen van de uitvoering van deelprojecten conform de Europese en provinciale subsidierichtlijnen. Hierbij hoort ook het controleren van de bestekken en kostenramingen;
- het geordend bijhouden van een uitgebreid projectdossier per fietspadtraject met:
 - opdrachtbrieven en offerteverzoeken;
 - overige relevante formele zakelijke correspondentie, zoals voortgangsrapportages;
 - bestekken en kostenramingen, proces-verbaal van aanbestedingen, gunningsbrieven, proces-verbaal van oplevering;
 - facturen en betaalbewijzen;
- het na afloop van het project afronden van de eindafrekening van het totaalproject met bijbehorende accountantsverklaring;

- het verstrekken van informatie over het project in meest brede zin aan derden, zoals pers.

Kosten projectcoördinatie

a. Kosten projectbureau

- personeel

Kosten en verbonden aan het extra inhuren van menskracht voor de uitvoering van de taken van het projectbureau. Gelet op de beperkte tijdsduur van het project zal het naar verwachting noodzakelijk zijn om hiervoor additioneel personeel aan te trekken.

De kosten voor (additioneel) personeel zijn hierdoor te ramen op **€ 250.000,- (= f 550.928,-)**.

- incidentele advisering

Kosten verbonden aan het incidenteel inhuren van specialistische kennis in relatie tot het project. Gelet op het complexe karakter van het project wordt er van uitgegaan, dat op incidentele basis expertise moet worden ingehuurd.

De kosten voor inhuren incidentele expertise worden geraamd op **€ 45.000,- (= f 99.167,-)**.

- kosten communicatie

Gelet op het grootschalige karakter van het project en de veelheid van de betrokken partijen is het noodzakelijk op tot een effectief voorlichtings- en informatie/ communicatietraject te komen. Er zal sprake zijn van het jaarlijks ontwikkelen van voorlichtende en informerende activiteiten (met nadruk niet om promotiegerichte activiteiten). Tevens zullen zo nodig activiteiten moeten worden ontwikkeld in het kader van de gedachte thematische routes, plaatsen infopanelen enz.

Gelet op de projectduur wordt hierbij uitgegaan van een bedrag van **€ 17.000,-** per jaar gedurende 4 jaar. In totaal dus $4 * 17.000 =$ **€ 68.000,- (= f 149.852,-)**.

- interne kosten Recreatieschap

Voor de uitvoering van het project zullen door het Recreatieschap de nodige kosten in de interne organisatie dienen te worden gemaakt. Tevens zullen zo nodig binnen het apparaat voorzieningen dienen te worden getroffen voor de effectieve inzet van het projectbureau.

De interne projectcoördinatiekosten van het Recreatieschap zijn geraamd op **€ 23.000,- (= f 50.685,-)**.

V. Project - kostenopzet en financieringsvoorstel

a. Revitalisatie bestaande fietspaden	- €	908.000
b. Aanleg nieuwe fietspaden	- €	9.694.000
c. Aanvullende voorzieningen	- €	365.000
Totaal	- €	10.967.000
Projectcoördinatie	- €	386.000

Totaal generaal - € 11.353.000

Financieringsvoorstel:

1. Revitaliseren/dynamiseren bestaande fietsinfrastructuur		
-	bijdrage gemeenten 75%	= € 681.000
-	bijdrage provincie Drenthe 25%	= € 227.000
2. Aanleg nieuwe fietspaden		
-	bijdrage gemeenten 50%	= € 4.847.000
-	bijdrage Kompas 50%	= € 4.847.000
3. Aanvullende voorzieningen		
-	bijdrage ANWB	= € 45.000
-	bijdrage Provincie Drenthe	= € 68.750
-	bijdrage derden/Recreatieschap	= € 68.750
-	bijdrage Kompas 50%	= € 182.500
4. Projectcoördinatie		
-	bijdrage Kompas 50%	= € 193.000
-	Recreatieschap 25%	= € 96.500
-	bijdrage deeln.partijen 25%	= € 96.500
	(gemeenten/terreinbeherende instanties enz.)	

Totaal generaal - € 11.353.000

Uitgaande van bovengenoemd kostenoverzicht wordt ten aanzien van de uit te voeren projecten de navolgende uitvoeringsfinanciering per jaar voorzien:

Projectonderdeel	jaar	kosten
Uitvoering fietspaden	2002	- € 3.500.000
	2003	- € 3.694.000
	2004	- € 1.000.000
	2005	- € 1.500.000
Uitvoering aanvul. voorzieningen	2002	- € 182.500
	2003	- € 182.500
Revitalisering bestaande fietspaden	2002	- € 454.000
	2003	- € 454.000
Projectcoördinatie	2002	- € 155.000
	2003	- € 155.000
	2004	- € 36.000
	2005	- € 40.000

Bijlage 1

Fiets Totaal Plan

dd. 5 juli 2001

Gemeente	Fietspad	Euro	Gulden
Assen	Assen-Zuid/Eleveld-Geelbroek (A1)	250.000	550.928
Borger-Odoorn	Odoorn/Odoornerveen (BO1)	725.000	1.597.690
Coevorden	Meppen/Mantinge (Co1)	410.000	903.521
	Orvelte via Wezuperbrug naar Schoonoord (Co2)	680.000	1.498.523
De Wolden	Zuidkant Spoorlijn/Echten (DW4)	190.000	418.705
	Ruiner Aa/Kraayennest (DW2)	325.000	716.206
	Leysloot (DW3)	50.000	110.186
Emmen	Parochieweg-Emmerschans/Weerdinge (Em1)	522.000	1.150.337
	L vd Bork-Dingspellaan naar Emmerschans via Randweg (Em3)	255.000	561.946
	Zanddijk (verbinding Emmen/Ter Apel) (Em4)	520.000	1.145.929
	Noordbargerbos/Klinkmolenbrug (Em2)	255.000	561.946
Hoogeveen	Hoogeveen Noord - Stuifzand (H1)	62.000	136.630
Meppel	Nijeveen/Steenwijk (M1)	400.000	881.484
	Ezsingerweg/Reestouwe (M2)	210.000	462.779
Midden Drenthe	Beilen/Wijster (MD1)	1.180.000	2.600.378
	Mantinge - Gees (MD2)	794.000	1.749.746
Noordenveld	Westervelde-Veenhuizen (NV1)	770.000	1.696.857
	NO-kant Leekstermeer (NV2)	61.000	134.426
Tynaarlo	Bunne/Eelde (Ty1)	90.000	198.334
	Oude Molen - Zeegse (Ty2)	182.000	401.075
	Hunzefietspad	1.090.000	2.402.044
	Rondje Zuidlaardermeer (Ty3)	410.000	903.521
SBB	Fietspad Drents Friese Wold (SBB1)	227.000	500.242
Nat. Mon.	Fietspad De Klencke (NM1)	36.000	79.334
Totaal (incl. BTW)		9.694.000	21.362.765

Bijlage 2

Doorberekening projectonderdelen naar subsidiegebieden:

Projectcoördinatie

Doorberekening over te realiseren fietspaden € 386.000

Doelstelling 2	2/5	€ 154.400
Facing out	2/5	€ 154.400
Kompas EZ	1/5	€ 77.200

Aanvullende voorzieningen:

Informatiepanelen: - totaalkosten € 40.000

Doelstelling 2	1/4	€ 10.000
Facing out	1/4	€ 10.000
Kompas EZ	2/4	€ 20.000

Zitbanken - totaalkosten (400 banken) € 180.000

Doelstelling 2	3/8 (150 banken)	€ 67.500
Facing out	3/8 (150 banken)	€ 67.500
Kompas EZ	2/8 (100 banken)	€ 45.000

Fietsbewegwijzering - totaalkosten € 70.000

Doelstelling 2	1/3	€ 23.333
Facing out	1/3	€ 23.333
Kompas EZ	1/3	€ 23.333

Thematische voorzieningen/diversen - totaalkosten € 75.000

Doelstelling 2	1/3	€ 25.000
Facing out	1/3	€ 25.000
Kompas EZ	1/3	€ 25.000

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 4 oktober 2001, kenmerk 40/6.8/2001008974;

gelet op het provinciaal belang bij een kwalitatief goede toeristische fietsinfrastructuur;

BESLUITEN:

voor de onderdelen Revitalisering fietsinfrastructuur en Aanbrengen aanvullende voorzieningen, van het Fietstotaalplan van het Recreatieschap Drenthe, bijdragen van respectievelijk *f* 500.242,17/€ 227.000,-- en *f* 151.505,06/€ 68.750,-- beschikbaar te stellen en dit totaalbedrag van € 295.750,--/*f* 651.747,-- ten laste te brengen van het Fonds flexibel beleid, onder de voorwaarde dat:

- de uitgewerkte plannen vooraf nog aan gedeputeerde staten ter toetsing voorgelegd moeten worden, onder meer op het aspect "niet verwijtbaar";
- binnen het project ook aandacht besteed zal moeten worden aan een centraal meld-/informatiepunt voor de gebruikers;
- gemeenten verantwoordelijk zijn voor een structureel goed onderhoud van hun fietspaden en dus samen voor het gehele net, waarbij op korte termijn van hen voorstellen verwacht worden op basis waarvan een dergelijke onderhoudssituatie door hen voor de toekomst gegarandeerd kan worden.

Assen, 7 november 2001

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

wa/coll.