

Trambaanfietsroute Maastricht – Aken

Betreft : **Overzichtsdocument met vragen en antwoorden**

Op 6 maart 2017 heeft een openbare informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het gemeentehuis van Margraten over het project Trambaanfietsroute Maastricht-Aken. Tijdens deze bijeenkomst is het voorgestane tracé gepresenteerd. Vervolgens zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om hierover vragen te stellen en opmerkingen te maken. De mondeling gestelde vragen zijn tijdens de bijeenkomst beantwoord. Van de gemaakte mondelinge opmerkingen is kennis genomen.

Tevens is aan de aanwezigen de gelegenheid geboden om vragen, meningen, opmerkingen, suggesties, etc. , verder te noemen “reacties” op zgn. “geeltjes” weer te geven. Deze reacties regardeerden vaak dezelfde onderwerpen. In dit overzichtsdocument zijn de reacties naar onderwerp gerubriceerd en voorzien van een antwoord.

Ingediende schriftelijke reacties tijdens de informatiebijeenkomst

De ingediende schriftelijke reacties tijdens de informatiebijeenkomst hebben betrekking op:

- 1 Status van het gepresenteerde plan en vervolgtraject
- 2 Meervoudig gebruik van de Trambaanfietsroute/ verwachting intensiteit
- 3 Verkeersveiligheid
- 4 Natuurwaarden / effecten
- 5 Route - alternatieven en aanvullingen
- 6 Toeristisch-recreatieve druk
- 7 Het beheer en onderhoud van de route na oplevering
- 8 Het economisch effect
- 9 Vormgeving van het fietspad / toegepast materiaal / verharding
- 10 Communicatie

1 Status van het gepresenteerde plan en het vervolgtraject

Vraag: Wat is de status van het gepresenteerde plan?

Antwoord:

Het op 6 maart jl. gepresenteerde plan betreft het ontwerp-tracé van de Trambaanfietsroute. Dit houdt in dat de tracékeuze nog aan verandering onderhevig kan zijn. In de loop van 2017 wordt het definitieve tracé bepaald en dit zal de basis vormen voor het op te stellen ontwerp bestemmingsplan en voor een op te stellen bestek (de civieltechnische uitvoering). Voor die gedeelten waar het huidige bestemmingsplan het gebruik ten behoeve van verkeersdoeleinden al toelaat, is geen bestemmingsplanwijziging nodig.

Vraag: Wat is het vervolgtraject?

Antwoord:

Vooruitlopend op de bepaling van het definitieve tracé in de loop van 2017, worden dit jaar specifieke onderzoeken en analyses verricht, zoals bijvoorbeeld een natuurwaarden-onderzoek. Die dienen als onderlegger voor het definitieve tracé. Dit zal vervolgens de basis vormen voor de civieltechnische uitvoering/bestek. Dan is ook duidelijk voor welke gedeelten van het tracé een nieuw bestemmingsplan nodig is. Hiervoor zal een (ontwerp) bestemmingsplan opgesteld worden en vervolgens ter inzage worden gelegd.

Met het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan start een formele procedure, waarin een ieder zijn zienswijze gedurende een periode van zes weken kenbaar kan maken. Dit wordt voor de ter inzage legging bekend gemaakt. Vervolgens zullen de raden van de betrokken gemeenten een besluit nemen over de vaststelling van het plan, inclusief de beantwoording van de zienswijzen. Daarna wordt het vastgestelde plan wederom gedurende zes weken ter inzage gelegd en kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State.

2 Meervoudig gebruik van de Trambaanfietsroute / verwachting intensiteit

Vraag: Wie kan gebruik maken van de Trambaanfietsroute en levert gebruik door verschillende doelgroepen geen verkeersonveilige situaties op?

Antwoord:

Diverse delen van het voorgestelde tracé zijn nu reeds bestaande paden en al in gebruik bij diverse doelgroepen, zoals fietsers, brommers, scooters, wielrenners en wandelaars. Hierin zal door het voorgenomen plan geen wijziging optreden.

In het kader van de verdere planuitwerking, zal een verkeerskundige analyse worden opgesteld, waarbij het waarborgen van de veiligheid van de gebruikers een belangrijk aandachtspunt is.

Vraag: worden er compenserende wandelpaden aangelegd?

Antwoord:

Compenserende wandelpaden zijn niet voorzien in dit plan. Wandelaars kunnen van de Trambaanfietsroute gebruik maken.

3 Verkeersveiligheid

Vraag: Hoe wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd?

Antwoord:

Er wordt een verkeerskundige analyse opgesteld. Mochten maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen (evt. in verband met wandelaars en/of spelende kinderen), dan zullen deze getroffen worden. Ook het kruisen van de Trambaanfietsroute met de N278 is onderdeel van de verkeerskundige analyse.

4 Natuurwaarden / effecten

Vraag: Hoe wordt omgegaan met de in het gebied aanwezige natuurwaarden?

Antwoord:

Er is opdracht gegeven aan een ter zake deskundig onafhankelijk bureau om de natuurwaarden in beeld te brengen. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek, zal bezien worden of en zo ja voor welke diersoort ontheffing moet worden aangevraagd in het kader van de Flora en Fauna wet en welke compenserende maatregelen evt. getroffen moeten worden.

Het natuurwaardenonderzoek is één van de onderleggers van het op te stellen bestemmingsplan en wordt daarmee ook openbaar.

5 Route – alternatieven en aanvullingen

Vraag: Zijn er alternatieven dan wel aanvullingen op de route mogelijk?

Antwoord:

Er is in de afgelopen periode een aantal alternatieven onderzocht. Uitgangspunt is daarbij geweest dat het een aantrekkelijke en verkeersveilige recreatieve fietsroute dient te zijn, geënt op het concept van de voormalige stoomtrambaan. Bepaalde alternatieven bleken niet haalbaar te zijn omdat grondverwerving niet mogelijk was of omdat onvoldoende werd voldaan aan de uitgangspunten van verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid. Aanvullingen op de route vallen in principe buiten de projectscope en de investeringsraming van het project.

Hieronder staan de aangedragen alternatieven/aanvullingen, die 6 maart jl. zijn ingebracht, met gearceerd weergegeven de reactie daarop.

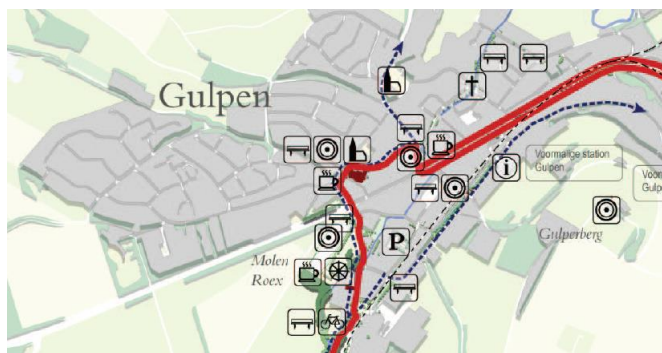
- Het volgen van bestaande fietsroutes vanaf het station Maastricht tot aan Bemelen: *Het voorgestelde tracé van de Trambaanfietsroute is zo veel mogelijk gebaseerd op het verloop van de voormalige stoomtrambaan. Daarom worden niet zonder meer bestaande fietsroutes opgenomen in het Trambaanfietsroute-tracé en worden waar mogelijk juist originele elementen opgenomen in de Trambaanfietsroute. Daarop is ook de keuze voor het tracédeel over de voormalige spoorlijn nabij Hotel-Restaurant In den Hoof te Maastricht gebaseerd.*

- Meenemen van het fietspad naar Kapolder + Wijlre. Ook wel genoemd: Wittemer Allee:
De voormalige trambaanroute had een extra verbindingsstuk dat destijds aansloot op Wijlre. Deze extra aantakking valt echter buiten de projectscope van de Trambaanfietsroute Maastricht – Vaals – Aken.
- Aansluiting naar weg De Plank?
Het is de bedoeling dat de Trambaanfietsroute via een fietstunnel onder de N598 doorgaat. Deze fietstunnel is gepland op -6 à -7 meter t.o.v. het niveau van de provinciale weg N598. Aan weerszijden van de fietstunnel is sprake van een diepere insnijding in het landschap, die is aangelegd ten behoeve van de stoomtram en die de Trambaanfietsroute volgens planning zal volgen. Aansluitingen op de N598 zijn vanuit de insnijding niet mogelijk.
- Gebruik maken van de bestaande landbouwwegen:
Voor een gedeelte maakt de Trambaanfietsroute gebruik van bestaande landbouwwegen, zoals b.v. op het tracégedeelte Mamelis-Lemiers in de gemeente Vaals.
- Alternatief Vlak tracé via Meerssen – Valkenburg naar Gulpen:
Dat tracé verloopt via een geheel andere route, waar het voormalige trambaantracé niet leidend kan zijn noch kan worden gevolgd. Daarom is dat tracé geen alternatief vanuit het oogpunt van de projectdoelstelling om een aantrekkelijke en verkeersveilige fietsverbinding tussen Maastricht en Vaals/Aken te realiseren die zo veel mogelijk gebruik maakt van het voormalige tracé van de stoomtram.
- Alternatief tracé tussen Cadier en Keer – Margraten overwegen om fietstracé te projecteren via de Papenhei naar centrum van Margraten:
Deze optie is overwogen, maar heeft niet de voorkeur gekregen boven de zuidelijke tracévariant Cadier en Keer – Margraten via Honthem. Dit vanwege de extra kosten van de noordelijke variant via de Papenhei, vanwege een extra te verharderen tracédeel en door de noodzaak tot extra oversteken van de N278.
- Laat de fietsroute door centrum Cadier en Keer lopen om zo de centrumfunctie te bevorderen:
Het oorspronkelijke stoomtramtracé wordt zo goed als mogelijk gevolgd. Omdat de voormalige stoomtram oostelijk van het centrum van Cadier en Keer ging, gaat ook de Trambaanfietsroute ten oosten aan het centrum van Cadier en Keer voorbij. Op diverse plekken op de Trambaanfietsroute zal het evenwel mogelijk zijn en gestimuleerd worden om het tracé even te verlaten zodat aangrenzende dorpen, horecavoorzieningen en bezienswaardigheden kunnen worden bezocht. Deze plekken zullen te zijner tijd op de route aangegeven worden. Het centrum van Cadier en Keer zal één van die plekken zijn.
- Kruising Reijmerstokkerdorpstraat. Op- en afritten voor lokaal verkeer / aansluiting met bestaande infra:
Het tracé van de Trambaanfietsroute is gepland via het bestaande viaduct van Reijmerstok over de Reijmerstokkerdorpsstraat. In de verdere ontwerpfase zal worden bekeken in hoeverre een aansluiting kan worden gerealiseerd met de bestaande infrastructuur.
- Tracé Margraten → via stoplichten: veilig oversteken rijksweg:
Daar waar een oversteek in Margraten is gepland over de N278, is het waarborgen van de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Daarom wordt dit meegenomen in een zorgvuldige verkeerskundige analyse, die onderdeel uitmaakt van de verdere projectuitwerking.
- Gulpen. Burggraverweg. In 't diepebroek, Dr. Poelsstraat, Ringweg is nu een rustige wijk waar kinderen op straat kunnen spelen. Met 500 fietsers per dag (sommigen snel want elektrisch of racefietsen) wordt dit een gevaarlijke situatie. Alternatief: W.A.-plein wordt opnieuw ingericht. Maak dit afstelplek voor fietsers. Goede, duidelijke toegang (te voet) naar Markt. Fietsroute vervolgen via Ireneweg, Oude Akerweg, Oude Heirbaan (mooie verkeersluwe route).



Mede naar aanleiding van deze en andere suggesties en opmerkingen over het tracé in het centrum van Gulpen, heeft de stuurgroep Trambaanfietsroute (in april 2017) om veiligheidsredenen besloten tot een tracéwijziging.

Het aangepaste ontwerp tracé in het centrum van Gulpen is weergegeven op de onderstaande kaartuitsnede.



Vraag: Wordt het karakter van de kernen aangetast door de Trambaanfietsroute?

Antwoord:

Nee. Alleen als de verkeersveiligheid in het geding komt, worden maatregelen getroffen. Die tasten echter het karakter van de kernen niet aan.

6 Toeristisch- recreatieve druk

Vraag: De toeristisch–recreatieve druk zal toenemen. Is dit nog aanvaardbaar?

Antwoord:

Het grootste gedeelte van de Trambaanfietsroute zal gaan over nu reeds bestaande paden en wegen. Die staan al voor recreatieve fietsers en fietstoeristen open.

Ervaringscijfers met betrekking tot de Vennbahn (fietsroute op en langs een voormalig trein-tracé tussen Aken en Luxemburg), geven een indicatie van het toenemen van de toeristisch–recreatieve druk. Gemiddeld trekt de route daar 233 fietsers per dag.

De Trambaanfietsroute zal voor extra fietsbewegingen zorgen, omdat het een aantrekkelijke verkeersluwe route is. Gezien echter de ervaringscijfers van de Vennbahn, wordt het gebruik van de route door gemiddeld 200 tot 250 fietsers per dag niet als onaanvaardbaar beschouwd, mede in overweging genomen dat een gedeelte van het tracé nu ook al door diezelfde fietser gebruikt wordt. De druk zal naar verwachting in het hoogseizoen wel hoger zijn (met gemiddeld 500 fietsers per dag).

7 Het beheer en onderhoud van de route na oplevering

Vraag: Hoe wordt de route, na oplevering, door de gemeente beheerd en onderhouden?

Antwoord:

Het onderhoud van het overgrote deel van het tracé, dat bestaand tracé is, maakt reeds onderdeel uit van de reguliere onderhoudsprogramma's van de betrokken gemeenten. Alleen de nieuw te realiseren tracédelen brengen extra onderhoud met zich mee.

Dat zijn extra kosten vanwege onderhoud van de nieuwe verharding, beheerskosten vanwege evt. nieuwe verkeersregelinstallaties en extra kosten vanwege onderhoud van nieuwe bewegwijzering, straatmeubilair/rustplaatsen/afvalbakken ed..

Wat het extra onderhoud precies inhoudt (inclusief eventueel benodigde handhavingsmaatregelen), is afhankelijk van de verdere detaillering en uitvoering van de route.

8 Het economisch effect

Vraag: Wat is het economisch effect?

Antwoord:

Het economisch effect van de Trambaanfietsroute is berekend door bureau BMC Advies. Verwachting van dit bureau is, dat netto per jaar € 630.000 extra besteed wordt in het dagtoerisme en verblijfstoerisme. De netto toename van de werkgelegenheid bedraagt 9 fte per jaar.

9 Vormgeving van het fietspad / toegepast materiaal / verharding

Vraag: Waarom worden gedeelten geasfalteerd?

Antwoord:

Om voor de gebruikers comfort, aantrekkelijkheid en veiligheid te kunnen bieden, worden de nieuw te realiseren tracéonderdelen verhard zoals gebruikelijk bij fietspaden. In aansluiting op het bestaande deel van de route is dat asfaltverharding.

Vraag: Hoe breed wordt het fietspad?

Antwoord:

Waar mogelijk worden de nieuw aan te leggen tracédelen 3,20 meter breed. Met deze breedte wordt voldaan aan de provinciale uitgangspunten voor een hoofdfietsroute.

10 Communicatie

Vraag: Op welke wijze wordt de voortgang van het plan gecommuniceerd en op welke wijze worden de burgers bij het plan betrokken?

Antwoord:

Het ontwerp-tracé is op 6 maart jl. gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst waarop eenieder welkom was. Dit is van tevoren in de betreffende gemeenten op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt. Met ingang van 1 mei 2017 is de website www.detrambaanfietsroute.nl operationeel. Ten behoeve van reacties is op deze website een vragenformulier opgenomen. Ook zal op deze website alle informatie betreffende het plan opgenomen worden. Daarnaast wordt nog een communicatietraject uitgewerkt, waarvan het betrekken van burgers bij het plan onderdeel uitmaakt. Dit staat los van het formele traject dat doorlopen moet worden ten behoeve van het bestemmingsplan.