

Verslag werkgroepen Trambaanfietsroute

Bijeenkomsten

Bijeenkomst 1, dinsdag 15 mei 2018

Julie Starren (projectmanager Trambaanfietsroute) en Edwin Claessens (omgevingsmanager Trambaanfietsroute) ontvangen de leden van de verschillende werkgroepen. Edwin Claessens geeft een inleidende presentatie over het doel van de werkgroepen en het proces.

Inleiding

Met de aanleg van de Trambaanfietsroute willen de Provincie Limburg, de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals de economische en toeristisch-recreatieve structuur van Zuid-Limburg en de Euregio versterken. Tevens willen zij met de aanleg van de Trambaanfietsroute Zuid-Limburg verder ontwikkelen, fietsveiliger en 'beleefbaar' maken. De route wordt primair aangelegd voor de recreatieve fietser. Daarnaast moet de route het utilitaire fietsverkeer tussen de kernen bevorderen. In samenwerking met de Stadt Aachen zal de Trambaanfietsroute worden gekoppeld aan de Duitse Vennbahn.

In het verleden zijn belangstellenden te weinig betrokken bij het vorm en inhoud geven van dit project. Daarom wordt een pas op de plaats gemaakt en houden zowel voor- als tegenstanders het plan samen tegen het licht en denken actief mee over de knelpunten en mogelijke oplossingen. Het doel is om te komen tot een aangepast plan dat past binnen de geformuleerde doelstelling zoals hierboven beschreven én dat gedragen wordt door de gemeenschap.

Werkgroepen en klankbordgroep

Om dit te bereiken zijn er werkgroepen en een klankbordgroep ingericht. De werkgroepen bestaan uit zowel voor- als tegenstanders en vakinhoudelijke specialisten. Zij behandelen elk een afzonderlijk thema zodat de knelpunten vanuit meerdere kanten worden belicht. De gekozen thema's zijn gebaseerd op de aandachtspunten die de afgelopen tijd door belangstellenden zijn aangedragen.

Werkgroep natuur, groen en omgeving

- bescherming van beschermde planten diersoorten;
- aantasting van natuurwaarden, beschermde gebieden;
- natuurcompensatie, mitigerende en migrerende maatregelen;
- inpassing in de omgeving, kleur en materiaalgebruik vanuit milieukundig of esthetisch oogpunt.

Werkgroep route en verkeersveiligheid

- de te volgen route;
- verkeersveiligheid;
- technische eisen en gebruikseisen verharding.

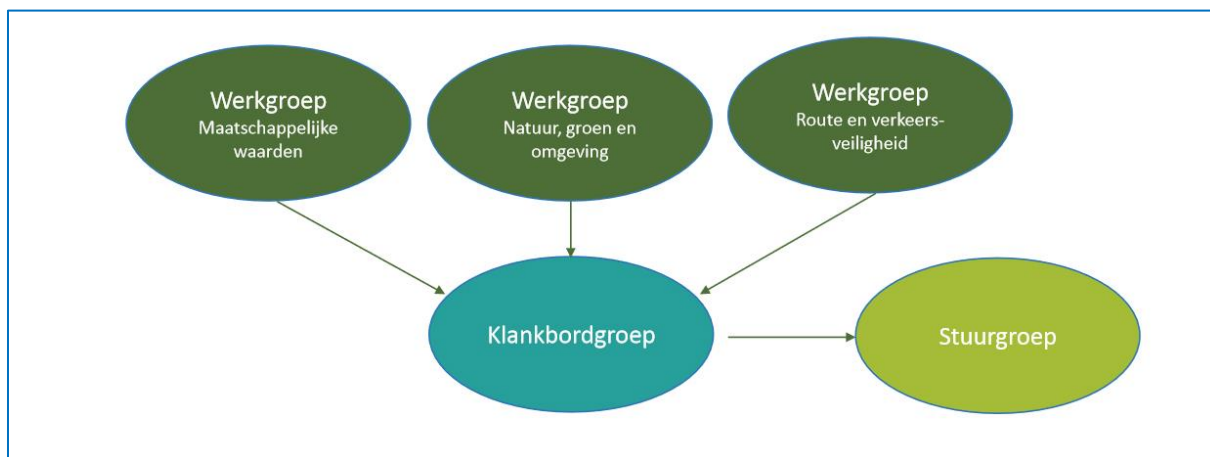
Werkgroep maatschappelijke waarde

- nut en noodzaak inclusief het economisch effect;
- het effect op de toeristische ontwikkeling van de omgeving;
- het maatschappelijke belang in relatie tot bijdrage aan verkeersveiligheid;
- het maatschappelijke belang in relatie tot het bevorderen van utilitair fietsverkeer.

Elke werkgroep draagt mogelijke oplossingen aan. Het komen tot consensus en alleen een unaniem gedragen oplossing is hierbij geen doel op zich. Het idee hierachter is dat voorstellen op basis van onderbouwing leiden tot een advies, los van het gewicht van het aantal voor- of tegenstanders. Alle oplossingen worden integraal besproken binnen de klankbordgroep, die op haar beurt een integraal advies, in een gezamenlijke sessie, uitbrengt aan de Stuurgroep Trambaanfietsroute. Ook hier geldt

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

dat adviezen tegenstrijdig kunnen zijn. Het is aan de Stuurgroep om uiteindelijk op basis van de aangedragen voorstellen te komen tot een uiteindelijke afweging en keuze.



De uitgangspunten van de bijeenkomsten zijn:

- versterking toeristische-recreatieve structuur;
- verdere ontwikkeling nationaal landschap Zuid-Limburg;
- vergroten omgevingskwaliteit, landschappelijk cultuurhistorisch;
- voor een brede doelgroep, primair voor de recreatieve fietser;
- N278 wordt in principe niet gevolgd;
- maximaal comfort, gemiddeld 2% stijging;
- gebruik maken van bestaande rustpunten;
- zo veel mogelijk volgen Trambaan;
- aantrekkelijk en veilig voor alle gebruikers.

Bijeenkomsten

Bijeenkomst 1

Na de inleidende presentatie trekken Edwin Claessens en Julie Starren zich terug. De bijeenkomsten worden geleid door een onafhankelijke technisch voorzitter – Mark Henfling – die geen partij is in dit project. De verslaglegging wordt verzorgd door Annemiek de Vries, onafhankelijk communicatie adviseur. Het doel is zoals eerder gezegd draagvlak creëren. De knelpunten en pluspunten worden zo goed mogelijk op papier gezet. Als zaken niet goed verwoord zijn dan kan dat tijdens de volgende bijeenkomst aangepast worden.

Bijeenkomst 1a: Werkgroep natuur, groen en omgeving (WNGO)

Datum	dinsdag 15 mei 2018
Tijd	19:00 -20:00 uur
Agenda	Kennismaking Eerste inventarisatie knelpunten Afgevaardigde voor de klankbordgroep
Aanwezig	Mark Henfling, technisch voorzitter Annemiek de Vries, verslaglegging [Redacted] Bewoner [Redacted] LLTB [Redacted] VTN [Redacted] Bewonersgroep Cadier en Keer [Redacted] Bewonersgroep Gulpen-Wittem [Redacted] , Burgerinitiatief Vallei Lemiers

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

	■■■■■■■■■■, VVV ZL Kees van Ommeren, Decisio Sibren Vegter, Decisio
Afwezig	

Kennismaking

De leden van de werkgroep stellen zich aan elkaar voor. Ook geven zij aan vanuit welke rol zij deelnemen aan deze werkgroep. In de werkgroep zijn verschillende belangenverenigingen vertegenwoordigd. Kees van Ommeren en Sibren Vegter van Decisio (beiden leden van de Werkgroep maatschappelijke waarden) nemen deze keer als toehoorder deel aan deze werkgroep. Zij hebben opdracht gekregen voor het maken van een nieuwe Maatschappelijke Kosten Baten Analyse MKBA en een economische effect rapportage (EER).

Eerste inventarisatie knelpunten

De benoemde knelpunten zijn ingebracht door leden van de werkgroep als individu, bewonersgroep of vertegenwoordiger van een belangenvereniging en geven daarmee niet altijd de mening van de werkgroep als geheel weer. Daarom kunnen knelpunten met elkaar strijdig zijn.

De algemene punten zijn nog niet verder uitgewerkt of gerelateerd aan een specifieke locatie. Dat volgt in een latere sessie.

Algemene knelpunten

1. Belangrijk in dit project is een goede balans proberen te vinden tussen economische uitgangspunten en natuur. De aanleg van een fietsroute niet ten kosten laten gaan van natuur(waarden).
2. Waarom kwetsbare natuur op het spel zetten terwijl er goede alternatieven zijn voor de kwetsbare delen van de route.
3. Natuur is vaak het belangrijkste wat je als toeristisch gebied kunt hebben. De kracht van de natuur gebruiken en niet misbruiken wat op sommige stukken het geval is.
4. De woonomgeving - mensen die in de omgeving van de route wonen en werken - hebben niet altijd behoefte aan deze fietsroute.
5. Met de voorgestelde route komt er te veel fietsverkeer op bepaalde stukken van de route samen met huidige gebruikers (wandelaars, mountainbikers, paarden). Dit geeft te veel vervlechting en daarmee onrust en onveilige situaties.
6. Sommige wegen worden agrarisch gebruikt wat soms problematisch kan zijn. De landbouw wordt gehinderd door de toename van het fietsverkeer. Voor agrarisch gebruik is de juiste verharding nodig en moet de weg breed genoeg zijn. Daarnaast moet de route uitwijkmogelijkheid hebben.

Specifieke knelpunten

1. De voorgestelde route loopt door de Vosgrubbe. De Vosgrubbe – goudgroene natuurzone - is een bijzonder natuurgebied met een beschermde status. Een fietsroute hierdoor heeft een te grote impact op de natuurwaarden waardoor ernstige en onherstelbare schade ontstaat.
2. Veel verschillende gebruikers maken gebruik van de Zwarteweg in Cadier en Keer. Dit is een halfverharde grintweg die op sommige plaatsen verbreed zou moeten worden. Dit is een rustige weg. Die rust wordt te veel verstoord als daar de Trambaanfietsroute komt.

Algemene opmerkingen

Tijdens deze bijeenkomst zijn meerdere opmerkingen geplaatst die niet onder het kopje 'knelpunten' ondergebracht kunnen worden maar die niet onvermeld kunnen blijven:

1. Nut en noodzaak van de Trambaanfietsroute is niet duidelijk en onvoldoende aangetoond.
2. Economisch gewin is bij de ontwikkeling van de route primair doel geweest, de ecologische invalshoek is te veel achterwege gelaten.
3. De route door de Vosgrubbe is in principe onbespreekbaar, vooral ook omdat er goede alternatieven zijn.

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

4. Men is in principe niet tegen een nieuwe fietsverbinding, wel tegen de aantasting van de natuur.
5. Suggestie: ter plekke gaan kijken met gebiedsdeskundigen. Te veel betrokkenen zijn namelijk onvoldoende op de hoogte van de aanwezige natuurwaarden.
6. Wellicht een suggestie om een systematiek te ontwikkelen waarbij alternatieven worden gewogen aan de hand van vooraf vastgestelde criteria.
7. Niet uitgaan van een trambaanfietsroute, maar van een trambaanwandelroute.
8. Naamgeving werkgroep verruimen met 'Landschap'.
9. Er moet een goede balans zijn tussen maatschappelijke, economische en ecologische factoren.
10. De route gaat ten koste van Natura 2000-gebieden.

Afgevaardigde voor de klankbordgroep

Dit onderdeel komt in de volgende sessie aan bod.

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

Bijeenkomst 1b: Werkgroep route en verkeersveiligheid (WVR)

Datum	dinsdag 15 mei 2018
Tijd	20:00 -21:00 uur
Agenda	Kennismaking Eerste inventarisatie knelpunten Afgevaardigde voor de klankbordgroep
Aanwezig	Mark Henfling, technisch voorzitter Annemiek de Vries, verslaglegging [REDACTED], Bewoner [REDACTED], Bewoner [REDACTED], Bewonersgroep Cadier en Keer [REDACTED], Bewonersgroep Gulpen-Wittem [REDACTED], Burgerinitiatief Vallei Lemiers [REDACTED], Fietzersbond [REDACTED], LLTB [REDACTED], VVV Zuid Limburg Kees van Ommeren, Decisio Sibren Vegter, Decisio
Afwezig	[REDACTED] [REDACTED], KNHS (Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie) [REDACTED], Menvereniging Mergelland

Kennismaking

De leden van de werkgroep stellen zich aan elkaar voor. Ook geven zij aan vanuit welke rol zij deelnemen aan deze werkgroep. In de werkgroep zijn verschillende belangenverenigingen vertegenwoordigd. Kees van Ommeren en Sibren Vegter van Decisio (beiden leden van de Werkgroep maatschappelijke waarden) nemen deze keer als toehoorder deel aan deze werkgroep. Zij hebben opdracht gekregen voor het maken van een nieuwe MKBA.

Eerste inventarisatie knelpunten

De benoemde knelpunten zijn ingebracht door leden van de werkgroep als individu, bewonersgroep of vertegenwoordiger van een belangenvereniging en geven daarmee niet altijd de mening van de werkgroep als geheel weer. Daarom kunnen knelpunten met elkaar strijdig zijn.

De algemene punten zijn nog niet verder uitgewerkt of gerelateerd aan een specifieke locatie. Dat volgt in een latere sessie.

Algemene knelpunten

1. Met de voorgestelde fietsroute komt er te veel fietsverkeer op grote delen van de route, waardoor huidige gebruikers (wandelaars, mountainbikers, paarden) te veel in het gedrang komen.
2. Op sommige stukken zijn nu al veel wandelaars, spelende kinderen, mountainbikers etc. Als er veel fietsers bij komen, kan dat onveilige situaties opleveren.
3. Met de komst van de fietsroute komt er op een aantal locaties te veel verkeer en wordt het te druk wat de veiligheid bedreigt.
4. Een aantal wegen zijn te smal voor meer fietsverkeer.
5. Het (meerdere keren) oversteken van de Provinciale weg is niet wenselijk.
6. Er komt te veel verkeer samen bij verkeerslichten. Dit zorgt voor hinder en naar verwachting te veel oponthoud.
7. Landbouwoervoertuigen en fietsers maken (deels) gebruik van hetzelfde traject. Dat levert onveilige situaties op. Uitgangspunt moet zijn de CROW richtlijn Scheiding van landbouw-en fietsverkeer.
8. Sommige kruispunten leveren gevaarlijke situaties op omdat het snelheidsverschil met het fietsverkeer te groot is.

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

9. De voorgestelde route is te veel een verzameling van losse schakels waarvan een deel bestaande infrastructuur betreft en een deel nog aangelegd moet worden. Er zit te weinig logica in.
10. Naamgeving Trambaanroute is ongelukkig. Beter geweest Oost-West fietsverbinding, zodat makkelijker naar alternatieve route(onderdelen) gekeken kon worden.

De concrete knelpunten die aan bod zijn gekomen

1. Tracé Eijsden-Margraten (kaart 3 en 4)
 - Op de Zwartweg in Cadier en Keer (kaart 3) komen meerdere gebruikers samen. Wandelaars, ruiters, mountainbikers, fietsers etc. Als de route over dit traject gaat, komt de focus te veel op de fietsers te liggen en is er te weinig ruimte voor de overige gebruikers.
 - Aansluiting van de Zwartweg op de Keunestraat in Cadier en Keer is een gevaarlijk punt vanwege snel naar beneden rijdend autoverkeer en onoverzichtelijke bocht.
 - De Achterweg in Cadier en Keer is te smal en onverhard. Als dit aangepast wordt voor de Trambaanfietsroute, gaat dit ten koste van het landschap en de functie van deze weg.
 - Het kruispunt in Honthem is gevaarlijk.
 - Het fietspad langs de Rijksweg in Margraten (kaart 4) is smal.
2. Tracé Gulpen (kaart 4 en 5)
 - De Vosgrubbe moet niet worden opgenomen in het traject (kaart 4).
 - Bij Gasthof Euverem (kaart 4 rechts onderaan) is het traject smal. Daarnaast rijdt daar veel landbouwverkeer en doorgaand verkeer.
 - Kampsweg (kaart 5) is te smal voor het verkeer. Er zijn geen uitwijkmogelijkheden.
 - De Pesakerweg is te smal tot aan het zwembad.
 - Daarna moet men de Rijksweg over op een druk stuk waar veel verkeer is wat tot te veel vertraging kan leiden bij het verkeerslicht.
 - De route langs de Rijksweg is te smal.
3. Tracé Vaals-Lemiers (kaart 7 en 8)
 - Het tracé richting Lemiers, Oude Akerstrata en Oude Trichterweg (kaart 7) wordt gebruikt door zowel landbouwvoertuigen als fietsers wat onveilige situaties oplevert.
 - Oud Lemiers ligt aan een doodlopende weg (kaart 8). Deze doodlopende weg wordt in het plan Trambaanfietsroute verbonden met de Lemierserberg. Dit zorgt voor (te) veel extra fietsverkeer in Oud Lemiers.

Algemene opmerkingen

Tijdens deze bijeenkomst zijn meerdere opmerkingen geplaatst die niet onder het kopje 'knelpunten' ondergebracht kunnen worden maar die niet onvermeld kunnen blijven:

1. De Trambaanfietsroute is in het kader van nut en noodzaak nooit afgezet tegen alternatieve fietsroutes.
2. Vervlechting verkeergebruikers leidt tot onveiligheid wat kan leiden tot het mislukken van het project.
3. Bij het zoeken naar alternatieven kan de gemiddelde 2% stijging niet altijd gehandhaafd blijven.
4. Noodzaak van een vlakfietsroutes in Limburg lijkt onduidelijk. Is daar wel behoefte aan. Wie zit hier nu precies op te wachten? Als men in Limburg wil fietsen dan wil men net wel over heuvels fietsen.
5. Eerder aangelegde fietsroutes worden niet gebruikt omdat ze als onveilig worden ervaren. Hoe staat het wat dat betreft met deze route?
6. Vraag: Kan het oorspronkelijk MKBA-document verspreid worden?
7. De werkgroep stemt in met het voorstel om voor de volgende sessie een onafhankelijke verkeerskundige specialist uit te nodigen.

Afgevaardigde voor de klankbordgroep

Dit onderdeel komt in de volgende sessie aan bod.

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

Bijeenkomst 1c: Werkgroep maatschappelijke waarden (WMW)

Datum	dinsdag 15 mei 2018
Tijd	21:00 -22:20 uur
Agenda	Kennismaking Eerste inventarisatie knelpunten Afgevaardigde voor de klankbordgroep
Aanwezig	Mark Henfling, technisch voorzitter Annemiek de Vries, verslaglegging [REDACTED] Bewoner [REDACTED], Bewoner en Emma de Ruiter [REDACTED], Bewoner [REDACTED], Bewonersgroep Cadier en Keer [REDACTED], Bewonersgroep Gulpen-Wittem [REDACTED], Burgerinitiatief Vallei Lemiers [REDACTED], Fietsersbond [REDACTED], Koninklijke Horeca Nederland (Maastricht en Heuvelland) [REDACTED], VVV ZL Kees van Ommeren, Decisio Sibren Vegter, Decisio
Afwezig	

Kennismaking

De werkgroepleden stellen zich aan elkaar voor. Ook geven zij aan vanuit welke rol zij deelnemen aan de werkgroep. In de werkgroep zijn verschillende belangenverenigingen vertegenwoordigd. Kees van Ommeren en Sibren Vegter van Decisio nemen ook deel aan deze werkgroep. Zij hebben opdracht gekregen voor het maken van een nieuwe MKBA.

Eerste inventarisatie knelpunten

De benoemde knelpunten zijn ingebracht door leden van de werkgroep als individu, bewonersgroep of vertegenwoordiger van een belangenvereniging en geven daarmee niet altijd de mening van de werkgroep als geheel weer. Daarom kunnen knelpunten met elkaar strijdig zijn.

De algemene punten zijn nog niet verder uitgewerkt of gerelateerd aan een specifieke locatie. Dat volgt in een latere sessie.

Algemeen

1. Aangetoond is dat het oorspronkelijke MKBA niet voldeed. Dus rijst de vraag of het project door moet gaan.
2. Er wordt vaak de vergelijking gemaakt met de Vennbahn. Maar de Trambaanfietsroute is een totaal andere situatie. Limburg heeft al veel fietsroutes. Moet er nog een bij?
3. De aanleg van de Trambaanfietsroute brengt te veel natuurverlies met zich mee.
4. Het onnodig opofferen van natuurwaarden moet voorkomen worden om het project haalbaar te maken.
5. Het gedeeld gebruik van (delen van) de route (vervlechting) zet de haalbaarheid van het project onder druk.
6. Veel fietsers veroorzaken veel zwerfafval. Dat brengt kosten met zich mee.
7. Met aanleg van een nieuw fietspad komt 'Onthaastingsparadijs Zuid-Limburg' nog meer en te veel onder druk te staan.
8. Door de aanleg van de Trambaanfietsroute komen andere gebruikers te veel in het gedrang: vervlechting verschillende weggebruikers is een probleem.
9. De uitgangspunten voor een nieuwe fietsroute zijn gezond maar niet noodzakelijk gekoppeld aan de Trambaanfietsroute. Een fietsroute gekoppeld aan de Vennbahn is wel wenselijk.

Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

10. Toerisme Zuid-Limburg heeft verbreding van het aanbod en verhoging van de kwaliteit. Is de Trambaanfietsroute dan wel iets nieuws? Van de 1300 km fietsroute in Limburg is al 1100 vlak.

Omgeving

1. Inwoners van Cadier en Keer maken veelvuldig gebruik van de halfverharde grintweg Zwarteweg. Als deze in een verbreed en geasfalteerd fietspad verandert dan verandert het landschap te veel. Wat nu een recreatieweg is voor wandelaars ruiters, mountainbikers wordt dan te veel een fietspad.
2. Hetzelfde geldt voor de Achterweg. Dat is nu een glooiend onverhard smal pad. Van klassiek paadje achter het dorp blijft niks over als het verbreed en geasfalteerd wordt.
3. De aanleg van de route door de Vosgrubbe heeft te veel impact op het stuk natuurgebied. Er zouden bomen gekapt moeten worden voor de aanleg terwijl het een goudgroene natuurzone betreft.
4. Oud Lemiers ligt nu aan een doodlopende weg. De inwoners hebben geen belang bij een fietsroute door het dorp.
5. In het dal Selzerbeek (Wahlwiller) - 100 m van de provinciale weg - gaat de nieuwe route ten koste van de natuur.
6. De route loopt door het centrum Gulpen waardoor de fietsers de Rijksweg moeten oversteken. Dit is wat betreft verkeersveiligheid een knelpunt.
7. De voorgestelde route richting Lemiers over de Oude Akerstraat en Oude Trichterweg is een knelpunt.

Algemene opmerkingen

Tijdens deze bijeenkomst zijn meerdere opmerkingen geplaatst en vragen gesteld die niet onder het kopje 'knelpunten' ondergebracht kunnen worden maar die niet onvermeld kunnen blijven:

1. De horeca kan aanhaken bij de fietsroute. Dat biedt kansen. Met behulp van bijvoorbeeld digitalisering zijn er mogelijkheden fietsers te wijzen op horeca-gelegenheden.
2. Wat zijn concreet aangetoonde voordelen en wat zijn de nadelen van de Trambaanfietsroute?
3. Waarom worden de alternatieven (Heerbaan, trambaanwandelroute) niet behandeld? Dit is een gemiste kans. Verzoek is om deze alternatieven weer bespreekbaar te maken en mee te nemen in de afweging.
4. Vanuit Cadier en Keer is veel weerstand tegen de route: 'not in my back yard'..
5. Voorstel: Jeroen Aarts is gevraagd mee te doen met de werkgroepen maar is verhinderd. Hij wil eventueel zijn visie toelichten in 20 minuten. Is daar behoefte aan?
6. Er is naast de website www.detrambaanfietsroute.nl een website met een tegengeluid: www.trambaanfietsroute.eu of www.trambaanfietsroute.nl.
7. We moeten niet te veel afwijken van het uitgangspunt: het gaat om een fietsroute niet om een wandelroute.
8. De discussie over de trambaanfietsroute is niet evenwichtig. De 'tegenstanders' komen te veel aan bod, de voorstanders zijn of houden zich te veel op de achtergrond.
9. Feitelijke informatie moet meer en beter worden gedeeld met de betrokkenen.
10. De analyse moet meer zijn dan een economische/financiële afweging.
11. Er is vooral weerstand tegen het verharderen (asfalt, beton) van bestaande onverharde en halfverharde paden.
12. De gemeenteraden zouden meer en beter geïnformeerd moeten worden over het project. Waarom wordt er geen opiniërend debat gevoerd in de Raden?
13. In deze eerste sessie is niet ingezoomd op maatschappelijke meerwaarden van de fietsroute. In de volgende sessie zal dat ook worden geïnventariseerd.
14. Decisio maakt een nieuwe MKBA (inclusief een 0-variant) en onderzoekt de economische impact van het project middels een ERR. Het onderzoek richt zich niet alleen op de belangen van de omwonenden maar ook op het groter geheel. Decisio neemt de knelpunten en adviezen van de werkgroepen in de rapportage mee.

Afgevaardigde voor de klankbordgroep

Dit onderdeel komt in de volgende sessie aan bod.