

# Verslag werkgroepen Trambaanfietsroute

## Bijeenkomst 2, dinsdag 29 mei 2018

Werkgroep route en verkeersveiligheid (WVR)

Datum	dinsdag 29 mei 2018
Tijd	19:00 -22:00 uur
Aanwezig	Mark Henfling, technisch voorzitter Annemiek de Vries, verslaglegging Bewoner Vertegenwoordiger Bewonersgroep Cadier en Keer Vertegenwoordiger Bewonersgroep Gulpen-Wittern Vertegenwoordiger Burgerinitiatief Vallei Lemiers Vertegenwoordiger Fietsersbond Vertegenwoordiger Menvereniging Mergelland Verkeersdeskundige provincie Limburg
Afgemeld	Vertegenwoordiger LLTB Vertegenwoordiger VVV Zuid-Limburg
Afwezig	Bewoner Bewoner Vertegenwoordiger KNHS (Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie)

### Opening vergadering

De verkeersdeskundige van de provincie Limburg is aanwezig tijdens deze bijeenkomst. Hij kan verkeerssituaties toelichten en geeft advies daar waar nodig.

### Verslag bijeenkomst 15 mei 2018

Aanvullingen op en opmerkingen over het verslag van 15 mei 2018.

#### Algemene knelpunten

- Punt 5 moet zijn: Het 6 keer oversteken van de Rijksweg is onacceptabel.

#### Concrete knelpunten

- Het kruispunt in Honthem wordt genoemd als gevaarlijk. Dit is het kruispunt tussen de Dobbelseijweg en de Broenshemse weg.
- Weggevallen is dat de Broenshemse weg te smal is (2,3 meter op enige punten), en dat het kruispunt tussen Broenshemse Weg met Termaar gevaarlijk/onoverzichtelijk is (hier ontbreekt een trottoir aan de zuidkant van het kruispunt, en dat kan daar ook niet worden aangelegd).
- De combinatie Trambaanfietsroute met het reeds bestaande verkeer bij het zwembad, sporthal en schoolgaande jeugd op Pesakerweg is een knelpunt.
- Oud Lemiers ligt aan een doodlopende weg (kaart 8). Deze doodlopende weg wordt in het plan Trambaanfietsroute verbonden door een extra fietspad naar Vaals aan te leggen. De oorspronkelijke trambaan liep niet via Oud Lemiers maar via een aftakking aan de Lemierserberg naar Vaals. Dit zorgt voor veel extra fietsverkeer in Oud Lemiers. Tevens lopen er al 3 officiële fietsroutes op een parallelle afstand van 700 meter.

#### Algemene opmerkingen

- Het voorstel is wat betreft verkeersveiligheid nog onvoldoende.
- Discussie vlakfietsroutes: men wil een zo relaxt en vlak mogelijke fietsroute van Maastricht naar Vaals (Aken). Eerder aangelegde fietsroutes worden niet gebruikt omdat ze als sociaal onveilig worden ervaren. Hoe staat het wat dat betreft met deze route?

### Aanvullende knelpunten en opmerkingen

Tijdens de bijeenkomst zijn de volgende nog niet benoemde knelpunten naar voren gekomen en besproken:

- Grote groepen op (gehuurde) brommers vergroten de drukte op de route. Een mogelijke oplossing is om in gesprek te gaan met bedrijven die brommers verhuren. Het is de combinatie van weggebruikers wat voor problemen gaat zorgen. Dit veroorzaakt een toename van de drukte en ergernis.
- Met een nieuwe route bundel je verkeer wat nu gebruik maakt van andere routes. De vraag rijst of dat werkelijk zo is omdat andere fietsroutes ook blijven bestaan.
- Als je verharde fietspaden aanlegt, komen er naast fietsers ook meer skeelers en wordt het te druk.
- Asfaltering betekent dat er geen koetsen meer kunnen rijden. Elk jaar zijn er minder routes voor menneren: of de wegen worden niet onderhouden of ze worden geasfalteerd.
- Fietspaden hoeven niet geasfalteerd te zijn. Er zijn meerdere mogelijkheden.
- Het is mogelijk om een smallere strook te asfalteren op stukken van het traject waar niet veel fietsers langskomen.

## Opmerkingen naar aanleiding van eerste bijeenkomst

### *Alternatieve routes*

Tijdens de bijeenkomst van 15 mei werd de vraag gesteld wat te doen met volledig andere alternatieve routes zoals Heerbaan of het realiseren van een wandelroute in plaats van een fietsroute? Onderzoeksbureau Decisio doet geen onderzoek naar de alternatieven en richt zich met betrekking tot het MKBA-onderzoek louter op de Trambaanfietsroute. Het voorstel is om de alternatieven te parkeren, maar niet te vergeten. Eerst de focus op de Trambaanfietsroute en onderzoeken of deze met aanpassingen haalbaar is en of er voldoende draagvlak is. Die uitkomst wordt verwoord in een advies naar de Stuurgroep.

De werkgroep pleit er voor dat alternatieven toch worden meebeschoofd en meegewogen. Qua proces zullen eerst de knelpunten van het TBFR voorstel worden geanalyseerd en besproken. Daar waar oplossingen mogelijk zijn zullen voorstellen voor aanpassingen worden gedaan.

### *Politieke proces*

Tijdens de bijeenkomst van 15 mei werd de vraag gesteld: Hoe worden de gemeenteraden geïnformeerd? De insteek is dat het werk van de werkgroepen en de klankbordgroep niet politiek georiënteerd zijn. Daarom nemen raadsleden ook niet deel aan deze groepen. Het verslag van de bijeenkomsten wordt gepubliceerd op de website. Dat kan iedereen lezen dus ook raadsleden. Maar binnen de werkgroepen is er geen vervlechting met de politiek. De leden stemmen hier mee in.

### *MKBA*

Het voorstel is om eerst de knelpunten te inventariseren. Pas als de MKBA voorhanden is, kan de werkgroep met adviezen en oplossingen komen. Gevraagd wordt of dit mogelijk te maken is door de planning van de werkgroepen en klankbordgroepen aan te passen. De werkgroep bespreekt dit donderdag 31 mei en zal een eventueel aangepast schema voorleggen aan de Stuurgroep. Het verzoek is om dit zo spoedig mogelijk te communiceren.

## Voorstel nadere uitwerking knelpunten

De nadere uitwerking van de knelpunten verloopt aan de hand van een beoordelingstabel. Tijdens de eerste fase krijgt elk knelpunt een score. In fase 2 komen per knelpunt de oplossingen aan bod en wordt gekeken of daarmee het voorstel meer gedragen wordt (zie pagina 4).

Voordat de groep met de beoordelingstabel aan het werk ging, werd er nog een aantal algemene opmerkingen geplaatst:

- Volgens de uitgangspunten wordt de N278 niet gevolgd en wordt de trambaan zo veel mogelijk gevolgd, dit gaat echter niet samen. De Rijksweg is voor 80% de trambaanroute. Om deze route aantrekkelijker te maken is hiervan soms afgeweken, bv in Oud Lemiers. Dit stuit op veel weerstand.
- Het is belangrijk dat de werkelijke investeringen in kaart worden gebracht. Met deskundigen moet je een inschatting kunnen maken van wat de kosten van bepaalde ingrepen zijn bv. de

aanpassingen aan de Vosgrubbe of het afgraven van grond waar een vuilstort is geweest. Er moet een prijskaartje hangen aan de oplossingen vanuit de werkgroep.

- Herkenbaarheid van de route is van belang. Er moet een duidelijke bewegwijzering aangebracht worden.
- Landbouwvoertuigen worden steeds groter en er komen er meer. Dat gaat in de toekomst meer knelpunten opleveren als daar nu niet al rekening mee wordt gehouden.
- De belijning van de wegen is er voor de veiligheid maar kan een schijn-veiligheidsgevoel geven. Op sommige punten veroorzaakt de belijning juist een gevaarlijke situatie.
- Hoe kunnen we verkeersgebruikers scheiden?
- Wanneer spreek je van een drukke en/of gevaarlijke situatie? Hierbij spelen de intensiteit en snelheidsverschillen tussen de gebruikers een rol.
- 500 fietsers per dag betekent 1 fietser per minuut. De pieken (uitgaand van ervaring met wandelaars) zijn in de ochtend, rond het middaguur en tussen 3 en 5 uur.
- De fietser (toerist) eigent zich de weg toe. Dit gedrag wekt irritatie op bij andere weggebruikers en de omwonenden.

### **Uitwerken knelpuntenanalyse**

Zie beoordelingstabel.

### **Kiezen afgevaardigde voor Klankbordgroep**

Uit iedere werkgroep gaat een vertegenwoordiger naar de Klankbordgroep. Belangrijk is dat hierin de verschillende belangen en invalshoeken vertegenwoordigd zijn. De bewonersgroepen zijn al vertegenwoordigd in de Klankbordgroep. De afgevaardigde moet de werkgroep vertegenwoordigen. Eigenbelang moet hierbij opzij gezet worden. Eén van de leden van de werkgroep stelt zich beschikbaar voor de Klankbordgroep.

### **Rondvraag**

- De computerondersteuning is onmisbaar. Het gebruik van Globespotter waarmee ingezoomd kan worden op specifieke locaties heeft een duidelijke meerwaarde.
- De verkeerskundige geeft als suggestie mee om verkeerskundigen van de betrokken gemeentes uit te nodigen voor uitleg? Vooralsnog neemt de werkgroep deze suggestie niet over, het moeten adviezen zijn die vanuit burgers komen zonder inmenging van de gemeentes. Zij gaan er daarna mee aan de slag. Ideeën en adviezen vanuit het burgerparticipatieproces die breed gedragen worden zullen zwaar wegen in de besluitvorming.

## Beoordelingstabel knelpunten TBFR

### Kaartblad 2: Tracé Maastricht – Cadier en Keer

Knelpunt	Analyse	Oordeel knelpunt	Oplossingsrichting / voorstel aanpassing	Oordeel aanpassing	Opmerkingen
Akersteenweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onlogisch om 2 fietspaden naast elkaar te hebben. Dat is hier echter noodzakelijk vanwege tegemoet komend snel fietsverkeer (komt de berg omlaag). De verkeersveiligheid komt niet in gevaar door nieuw fietspad.</li> <li>• Aansluiting weg van Heer naar Bemelen op Akersteenweg is een gevaarlijk punt. De gemeente Maastricht gaat dit waarschijnlijk reconstrueren.</li> </ul>				
Weg van Heer naar Bemelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slecht wegdek.</li> <li>• Combinatie met snelverkeer is gevaarlijk.</li> </ul>				
Kruispunt Bemelerweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijk kruispunt vw. snel rijdend verkeer.</li> </ul>				
Zwarteweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onverharde grintweg, begint breed maar wordt smaller.</li> <li>• Deze wordt veel gebruikt door inwoners van Cadier en Keer.</li> <li>• Vervlechting (wandelaars, ruiters, MB-ers) nu in harmonie, maar wordt verstoord met 500 extra fietsers per dag.</li> <li>• Het is een natuurgebied.</li> <li>• De keien aan het einde van de weg (bij aansluiting Keunestraat) zijn vervelend.</li> <li>• Er is nu een natuurlijke fietsvriendelijke verharding dus asfalt is onnodig.</li> <li>• Dassenburchten langs de weg zodat er regelmatig grond op het fietspad ligt. Wie haalt dat weg?</li> </ul>				
Zwarteweg-Keunestraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijk punt vw. hardrijdend verkeer.</li> </ul>				

# Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

## Kaartblad 3 : Tracé Cadier en Keer - Margraten

Knelpunt	Analyse	Oordeel knelpunt	Oplossingsrichting / voorstel aanpassing	Oordeel aanpassing	Opmerkingen
Bij de Keunestraat omhoog en dan links	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door het zigzaggende traject kom je 2 keer bij een gevaarlijk kruispunt.</li> </ul>				
Achterweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te smal.</li> <li>• Veel oneffenheden.</li> <li>• Passeren is moeilijk.</li> </ul>				
Fommestraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijk kruispunt.</li> <li>• Slecht wegdek.</li> <li>• Geen markeringen.</li> </ul>				
Einderweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redelijk wat vrachtverkeer. Zwaar verkeer hoort niet op kleine wegen.</li> <li>• Landbouwverkeer, vooral tijdens oogsttijd.</li> <li>• Behoorlijk stijgingspercentage</li> </ul>				
Honthem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De hele weg is redelijk smal.</li> <li>• Als er meer fietsers komen is de balans weg vanwege lokale verkeer.</li> </ul>				
Broenshemweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slecht wegdek.</li> <li>• Redelijk smal.</li> <li>• Landbouwverkeer.</li> </ul>				
Broenshemweg - Dobbelsteynstraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijk kruispunt.</li> </ul>				



# Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

## Kaartblad 4 : Tracé Margraten - Euverem

Knelpunt	Analyse	Oordeel knelpunt	Oplossingsrichting / voorstel aanpassing	Oordeel aanpassing	Opmerkingen
Aansluiting Broenshemweg - Sterre der Zeestraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevaarlijk punt.</li> <li>• Geen voetpad.</li> <li>• Onoverzichtelijk.</li> <li>• Veel groot verkeer.</li> </ul>				
Einde Sterre der Zeestraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel overstekend transportverkeer, heen en weer tussen vestiging van Opreij. Gevaarlijke situatie.</li> </ul>				
Rijksweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietzers moeten de Rijksweg oversteken. Niet wenselijk en gevaarlijk.</li> <li>• Fietspad langs Rijksweg zeer on aantrekkelijk stuk.</li> </ul>				
Vosgrubbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In huidige staat volledig ongeschikt voor een fietsroute.</li> <li>• Afwatering van Rijksweg loopt naar Vosgrubbe; bij hevige regenval loopt er een riviertje door.</li> <li>• Geen duidelijkheid over kostenpost als hier de fietsroute komt.</li> <li>• Sociaal onveilig.</li> <li>• Twee oude (illegale) stortplaatsen aanwezig. Verontreiniging onbekend, moet onderzocht worden. Aanleg fietspad in Vosgrubbe kan daardoor extra kosten met zich meebrengen door afgraven vervuilde grond.</li> </ul>				
Over Reijmerstokkerdorpsstraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viaduct is in slechte staat (wordt onderzoek gedaan naar restauratie).</li> <li>• Is het over het viaduct mooier dan er onderdoor? Van boven zie je het viaduct niet.</li> </ul>				
Oude Luikerweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smal, mede door geparkeerde auto's van</li> </ul>				

# Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

Knelpunt	Analyse	Oordeel knelpunt	Oplossingsrichting / voorstel aanpassing	Oordeel aanpassing	Opmerkingen
	Gasthof Euverem.				
Kruispunt Oude Luikerweg/Euverem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door de belijning en 'chicane' bij Gasthof Euverem wanen fietsers zich veilig.</li> </ul>				
Euverem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsers hebben een (te) hoge snelheid als ze op dit punt komen.</li> <li>• Veel doorgaand verkeer van en richting Gulpen.</li> <li>• Men moet deze weg oversteken richting Kampsweg. Gevaarlijke situatie.</li> </ul>				



# Trambaanfietsroute Maastricht-Aken

## Kaartblad 5 : Tracé Euverem – Gulpen - Partij

Knelpunt	Analyse	Oordeel knelpunt	Oplossingsrichting / voorstel aanpassing	Oordeel aanpassing	Opmerkingen
Kampsweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begint breed maar wordt steeds smaller.</li> <li>• Slecht wegdek.</li> <li>• Halverwege een knooppunt met een wandelroute: veel wandelaars.</li> <li>• Veel spelende kinderen.</li> <li>• Smal bruggetje.</li> </ul>				
Kruispunt Kampsweg - Pesaken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Slecht overzicht.</li> <li>• Steile helling.</li> <li>• Smal: combinatie auto – fiets is praktisch onmogelijk.</li> <li>• Verder naar beneden is de bocht naar rechts gevaarlijk.</li> </ul>				
Pesaken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel wandelaars.</li> <li>• Combinatie met landbouwverkeer is praktisch onmogelijk.</li> <li>• Ter hoogte van het zwembad veel verkeer van bezoekers en gebruikers van het zwembad, sporthal en school gecombineerd met schoolgaande jeugd. Een rommelig, onoverzichtelijk punt.</li> </ul>				
Molenweg - Rijksweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oversteekpunt om bij centrum van Gulpen te komen.</li> </ul>				