

Trambaanfietsroute compromissen en overeenstemmingen

Nr	Waar	Wat	Detailinfo
1	Meerdere locaties	Concessies doen aan de voor fietsers optimale breedte	Bijv. insnijding Vosgrubbe
2	Meerdere locaties	Minder nieuwe verharding	-Vanuit Heer is wel asfalt wenselijk om teveel wisselingen te voorkomen (400 meter). -Op de Euveremsveldweg is wel betonverharding wenselijk vanwege medegebruik door landbouwverkeer (600 meter).
3	Zwarte weg	Voorlopig niet verharden, alleen kuilen opvullen.	Beeld van een Via Verde
4	Achterweg	Niet in de route opnemen.	Fietsersbond ziet Limburgerstraat-Fommeweg als een beter alternatief dat ook meer draagvlak heeft.
5	Holle weg bij De Hut / Vosgrubbe (aan weerszijden van de N598)	De geplande tunnel onder de N598 en de route door de Vosgrubbe wel aanleggen (ook als veilige corridor voor dieren), maar voorzien van een goede halfverharding. Met andere woorden voor "shared space" gebruik.	Beeld van een Via Verde. Om tegemoet te komen aan natuur en landschap en om groepen racefietsers niet te faciliteren. Het is een misverstand dat juist fietsers de natuur schade toebrengen. Overal in ons land wordt door "Goud-Groene Natuur" gefietst. Wandelaars met honden, ook aangelijnd, bedreigen de fauna veel meer.
6	Oud Lemiers	Niet in route opnemen.	

De kosten die worden bespaard door het achterwege laten van gesloten verharding kunnen worden ingezet voor kwaliteitsverhoging van andere onderdelen op de route, zoals een fietstunnel bij Wahlwiller, een nieuwe fietsbrug over de Gulp en/of terugkoop van het tracé bij Cadier en Keer.

Als men in het Heuvelland klaagt over de vele scooters, motors en auto's die komen toeren, moet er voor de rustzoekers ook een alternatief zijn. De Trambaanfietsroute Maastricht-Aken is daar een perfect voorbeeld van" (Raymond Oostwegel).

Wat is het maatschappelijk belang van de robuuste, recreatieve fietsroute door het Heuvelland?**In het algemeen:**

1. Verbindt op heldere wijze gebieden als Maasdal, plateau van Margraten, Gulpdal, Geuldal en Selzerbeekdal, met de daar gelegen routes, herkomsten en attractiepunten.
2. Versterkt de (matige) concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en verkleint de afhankelijkheid van de auto.
3. Sluit aan op andere bovenregionale fietsroutes (de Vennbahn, de Maasroute en de Via Jecore) en is verknoopt met de snelfietsroute langs de N278.
4. Kan de LF6 vervangen als die door het Landelijk Fietsplatform opgeheven wordt.
5. Bevordert het fietsen en een beweegvriendelijke levensstijl, dit is goed voor de gezondheid en het milieu en het is een efficiënte en goedkope manier van transport.
6. Trekt nieuwe fietsers of doelgroepen aan (andere dan racefietsers) en dat is bevorderlijk voor het toerisme met de daaruit voortvloeiende financiële voordelen.
7. Brengt potentiële klanten naar de nabijgelegen horeca in Vaals, Wahlwiller, Partij, Wittem, Gulpen, Euverem, Margraten, Maastricht en elders in het gebied.
8. Duurzame ontwikkeling van de toeristische economie. We willen niet meer werken in mijnen of fabrieken en ook niet de landbouw helemaal vrij spel geven.
9. Bevordert fietstoerisme, wat goed is voor het klimaat en het milieu (fietsvakanties i.p.v. vliegvakanties, fietstochtjes i.p.v. auto- of motorritjes).
10. De fiets maakt meer toerisme mogelijk met bijzonder lage invloed op de omgeving, qua ruimtebeslag, lawaai, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid. Toeristen nemen massaal de fiets mee of huren er een, en laten bij goede fietsmogelijkheden de auto bij de verblijfplaats staan.
11. Bevordert het veilig fietsen voor kwetsbare fietsers (ouderen en kinderen).
12. Bewoners van het Heuvelland worden van betere fietsmogelijkheden voorzien.
13. De benodigde veiligheidsvoorzieningen en snelheidsremmende maatregelen zijn ook gunstig voor de mensen die langs de route wonen.
14. Nieuwe autovrije wegvakken maken vaker stressvrij fietsen mogelijk. Autovrije fietsroutes zijn nogal zeldzaam in het heuvelland.
15. Past in het onthaastingsprincipe (Cittaslow) en in het actieplan "Meer Bewegen".
16. Kan ook utilitair worden gebruikt (woon-werkverplaatsingen, woon-schoolverplaatsingen, sociaal-recreatieve verplaatsingen).
17. Verbindt en ontsluit attractiepunten als de kernen Maastricht, Margraten, Gulpen, Vaals en kleinere kernen, zwembad Mosaqua en het oorlogskerkhof.
18. Opent het gebied vanuit zeer nabije verblijfsrecreatievoorzieningen, zoals campings, huisjesparken en hotels bij onder meer Vaals, Vijlen, Gulpen, Euverem en Maastricht. Ook verbetert het project daarmee het vestigingsklimaat voor zulke voorzieningen.

Trambaanfietsroute maatschappelijk belang

19. Geeft extra betekenis aan fietsmaatregelen die ook om andere redenen wenselijk zijn (veilige oversteken, veilige routes, wegwijzers en andere voorzieningen)
20. Is een kapstok voor verdere ontwikkeling in latere stadia.
21. Het project biedt een kader voor financiering van ingrepen waar ook wandelaars profijt van hebben, maar die anders wellicht niet gebeuren aangezien er al bijzonder veel wandelmogelijkheden zijn.

En in het bijzonder voor deze Trambaanfietsroute als BELEVINGSROUTE:

22. Deze fietsroute door het Zuid-Limburgse Heuvelland is door de vereisten van een tramspoor relatief vlak en daardoor aantrekkelijk voor een doelgroep die nu in het Heuvelland minder goed wordt bediend: Mensen die gewoon eenvoudig en probleemloos willen fietsen. Laagdrempelig.
23. Er zijn in Limburg weinig toeristische fietsroutes over oude spoorwegtracés wat de route bijzonder maakt.
24. De meerwaarde van het tramverleden voor de beleving trekt daarmee ook nieuwe gebruikers aan, zowel fietsers als wandelaars.
25. De cultuurhistorie van het tramverleden biedt aanknopingspunten voor bijzondere toevoegingen zoals een iconische lange fietsbrug over de Gulp en voor een speciaal design van de omgeving en objecten daarin. Dit zet het fietsklimaat op een hoger plan wat in heel Zuid-Limburg doorwerkt (hoger imago van de fiets).
26. De historie van de tram en het functioneren van de route kan praktisch richting geven aan een betekenisvolle opwaardering van de omgeving.
27. Door middel van deze route wordt er een prachtig stuk natuur ontsloten, dat er pas gekomen is dankzij de vroegere trambaan.

Belangrijkste doelgroep en de fietscultuur

Als doelgroep ziet de Fietzersbond de langzame, rust zoekende en genietende fietsers. Daaronder ook kleine of grotere groepen zoals families. Er is geen speciale uitrusting nodig, kinderen en de minder sportieve zus kunnen ook gewoon mee. Ze gaan de weg niet kwijtraken en hoeven ook niet steeds aan de kant omdat er een auto aankomt. Zorgeloos en onbekommerd fietsen.

De waarde van de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse is dat de onzekerheid over de outcomes van het project kleiner is geworden en de discussie wat objectiever gevoerd kan worden. De rapportage zet ons aan tot een helderdere visie.

Opmerkingen en vragen m.b.t. de analyse in het concept-rapport van 16 oktober 2018

- Op pagina 12 (lokaal recreatieve fietsers): “In het relevante gebied rond de trambaanfietsroute wonen circa 95.000 mensen.” Maastricht (122.000 inwoners) en Aken (256.000 inwoners!) zijn kennelijk niet helemaal meegenomen. Zou dat wel zijn gebeurd, zou de potentie qua lokale recreatieve fietsers 3 à 4 maal hoger uitvallen.
- Op pagina 13 (verblijfstoeristen): “Van de 2,1 verblijfstoeristen per jaar in Zuid Limburg verblijft 60 procent in Maastricht en heuvelland. Daarvan maakt 67 procent een fietstocht.” In de afbeelding op pagina 13 wordt andersom aangegeven dat een op de drie verblijfstoeristen een fietstocht maakt. Hier moet een fout aan ten grondslag liggen.
- Op pagina 13 (verblijfstoeristen): “Van de 2,1 verblijfstoeristen per jaar in Zuid Limburg verblijft 60 procent in Maastricht en heuvelland. Daarvan maakt 67 procent een fietstocht.” Wordt daarbij 1 fietstocht bedoeld of dat minstens 1x de fiets is gebruikt? Het is wenselijk om aandacht te hebben voor het gebruik van de fiets voor meerdere fietstochten of beter gezegd fietsritjes per dag, wellicht allerlei korte ritjes in de omgeving: boodschappen, attracties bezoeken, naar een terrasje/restaurantje... allemaal per fiets i.p.v. de auto. Sociaal-recreatieve verplaatsingen waar in het beleid vaak weinig aandacht voor is.)
- Op pagina 16 (economische impact): Het lijkt alsof dat de bestedingen rechtstreeks omgezet worden in winst en werkgelegenheid. Is de aftrek van de inkoop en het gebruik van termen als winst, resultaat of netto besteding niet wenselijk?
- Op pagina 24 (utilitair fietsverkeer): Wordt bedoeld dat bij aanleg van een fietsroute door de Vosgrubbe 20 extra utilitaire fietsverplaatsingen worden gemaakt, of dat 20 bestaande fietsers in plaats van een andere route voor de Vosgrubbe kiezen?
- Op pagina 24 (utilitair fietsverkeer): Is 20 utilitaire fietsers per dag door de Vosgrubbe niet een erg lage schatting gelet op de berekening van het aantal fietsers tussen Gulpen en Margraten uit de modal split (44+20+144+300).
- Op pagina 25 en 26 (verkeersveiligheid): De tabel op pagina 25 vermeldt 4 ongevalslocaties op de N278. Onze vraag is of de verkeersonveiligheid alleen beoordeeld is op het aantal kruispunten met de N278? Dan klopt de score van alternatief 2 niet. Alternatief 2 kruist de N278 ook meerdere keren maar daarnaast ook de provinciale weg N598 terwijl de andere alternatieven die ongelijkvloers kruisen. En in Gulpen wordt bij alternatief 2 zelfs gebruik gemaakt van de N278 door de bebouwde kom, waar fietspaden ontbreken.

Visie op de tracéalternatieven

Alternatief 2 (Heirwegenvariant)

In de eindtabel scoort alternatief 2 als beste gelet op de verhouding tussen kosten en baten. Daarbij dienen de volgende aantekeningen te worden gemaakt:

1. Het is belangrijk te beseffen dat het hier om een puur recreatief-toeristische route gaat, zeker wel om een mooie route met veel belevingswaarde. Voor bereikbaarheid heeft aanleg van deze route weinig meerwaarde want uitgezonderd de toevoeging van de verbinding Keerderstraat – Zwarte Weg bij Maastricht is deze variant gesitueerd over wegen die al door fietsers worden gebruikt.

Trambaanfietsroute reactie op de MKBA van Decisio

2. Het lijkt erop dat de verkeersonveiligheid flink verkeerd is beoordeeld, alsof er alleen is beoordeeld op het aantal kruispunten met de N278. Alternatief 2 kruist de N278 ook meerdere maar daarnaast ook de provinciale weg N598 terwijl de andere alternatieven die ongelijkvloers kruisen. En in Gulpen wordt bij alternatief 2 zelfs gebruik gemaakt van de N278 door de bebouwde kom, waar fietspaden ontbreken.
3. Andere zwakke onderdelen van deze puur recreatief-toeristische route zijn de zware hellingen bij groeve 't Rooth (9,4%) en van de Oude Akerweg (8,6%), de lange doorkruising van Gulpen over de N278 en 4 kilometer stolverharding op de oude weg tussen Partij en Harles. In de eindrapportage Routeveiligheid blijkt dat bij het beoordelen van de hellingen is uitgegaan van www.klimtijd.nl. Uit de reacties op de pagina van deze site over groeve 't Rooth blijkt dat de steilheid is onderschat. Op heuvelsfietsen.nl wordt aangegeven dat de steilste 300 meter 9,4% zijn, een aanzienlijk verschil in befietsbaarheid ten opzichte van de 7,1% die op www.klimtijd.nl en in de eindrapportage Routeveiligheid is vermeld. Om veiliger en prettiger zonder auto's te fietsen wordt dus bij deze variant zowel qua hellingen als qua verharding van fietsers een zwaardere inspanning gevraagd en minder comfort geboden. En hoe veilig is het naar beneden fietsen over een helling van 9,4%?

Zonder fietsvriendelijke hellingen richt ook deze route zich weer op sportieve recreatiefieters. De variant zou een stuk laagdrempeliger zijn als in plaats van het fietspad om de groeve de weg door het droogdal volledig zou worden gevolgd (Koebergweg-Grubweg) tot die ook aansluit op de Trichterweg tussen Klein Welsden en Margraten. Met aanpassingen zou alternatief 2 een aardig alternatief kunnen bieden voor de LF6 als die wordt opgeheven. Ook alternatief 2 heeft immers een zekere gestrektheid die in het knooppuntennetwerk vaak ontbreekt. Echter maak je er vaker gebruik van nadat je de route eenmaal hebt gefietst? Daar lijkt het niet zo op, want er liggen weinig bestemmingen in de nabijheid.

Alternatieven 1, 3 en 4 (trambaanvarianten)

Deze alternatieven zijn wel gebaseerd op de trambaan. De trambaan was gekoppeld aan de N278 en maakte gebruik van de weg behalve waar dat niet ging. Een trambaanfietsroute zou derhalve ook gekoppeld zijn aan de N278. De trambaanfietsroute kan dan ook worden voorgesteld als een routebundel over en rondom de N278, als een robuuste gezamenlijke hoofdstructuur door het gebied, oost-west georiënteerd op de twee stedelijke polen. De complementaire onderdelen zijn op bepaalde punten verknoopbaar, waardoor fietsers er naar keuze kunnen wisselen: naar de N278 toe of er vanaf. Ook zijn er aansluitingen op aanvullende routes mogelijk zoals bijvoorbeeld de oude heerweg, die in de alternatieven 3 en 4 als onderdeel van de route zelf wordt gepresenteerd. Er kan voor gekozen worden om bepaalde delen niet te verharderen maar op te vatten als Via Verde. De nadelen daarvan (sportievere uitdaging, kleinere gemiddelde afgelegde afstand door energie- en comfortverlies, vervuiling van de fiets) wordt enigszins gecompenseerd door de complementaire structuur.

Wij denken dat de complementaire structuur, de attractiepunten en de utilitaire meerwaarden uitnodigen om de trambaanvariant vaker te gebruiken. Met dat doel voor ogen heeft de Fietzersbond een tabel met optimalisatievoorstellen voor de trambaanvariant opgesteld.

Optimalisaties trambaanfietsroute

De Fietsersbond gaat uit van een route die het oorspronkelijke tramtracé in hoge mate volgt: <https://www.routeyou.com/nl-nl/route/view/5182189/recreatieve-fietsroute/voorstel-fb-voor-aanpassing-v-d-trambaanfietsroute-maastricht-vaals>. Daarnaast zijn er ideeën voor aanvullende schakels.

Nr	Waar	Wat	Waarom
1	Kruispunt met Bemelerweg	Snelheidsremmer	Verkeersveiligheid op onoverzichtelijk punt.
2	Kruispunt met Keunestraat	Vooruitstekende uitmonding en/of verticale elementen (bij omleidingstracé).	Herkenbaarheid en veiligheid: fietsers die de route volgen moeten vanuit de verte kunnen zien dat en waar ze moeten afslaan, ander verkeer moet kunnen zien dat er fietsers vanaf de zijweg kunnen komen.
3	Keunestraat	Snelheidsremmer of afsluiting voor autoverkeer.	Verkeersveiligheid door lage snelheid. Verkeersveiligheid en ruimte door weinig verkeer.
4	Keunestraat - Viaduct	Sterke voorkeur voor origineel tracé.	Herkenbaarheid (recht door gaan), comfort (helling, geen afslagen), veiligheid (eigen tracé, lage snelheid), beleving (nabijheid groen, geen verkeer), allure voor de totale route.
5	Achterweg	Leg tijdelijke omleidingsroute, zolang oorspronkelijke route niet hersteld, over Limburgerstraat en Fommestraat.	Achterweg heeft hoogteverschillen en een smal profiel, het autoluwe alternatief over Limburgerstraat-Fommestraat heeft minder hoogteverschil, twee afslagen minder en meer draagvlak in de omgeving.
6	Kruispunt met Dobbelseystraat-Hoebesweg	Snelheidsremmer op de weg tussen Margraten en Bruisterbosch.	Op de kruisende weg wordt erg snel gereden.
7	Broenshemweg - oost	Afsluiten voor autoverkeer?	Smalle weg met sluipverkeer
8	Vruchtenhof	Bebouwde komgrens verplaatsen naar Vruchtenhof en daar een komovergang met fietsoversteek in twee fasen realiseren die voor fietsers en wandelaars tevens verbindt met de Ingberweg en Ingber.	Veilige overstek door lagere snelheid, betere overstekbaarheid door twee fasen en visuele herkenbaarheid van de aansluiting met bijbehorende boerderij. Met als meerwaarde een veiligere fietsverbinding van Margraten naar Ingber (de fietsoversteek bij De Hut is niet veilig te noemen)
9	Euverem	30 km-zone verlengen en als zodanig inrichten, bijvoorbeeld met rood streetprint.	Meer prioriteit voor langzaam verkeer.
10	Euverem	Plaats fietswegwijzer met bestemmingen Margraten + Maastricht (groen), Margraten + Maastricht (rood), Slenaken + Henri Chapelle, Gulpen + Aken.	Keuzehulp en promotie van bestemmingen, routes en de fiets in het algemeen.

Optimalisaties trambaanfietsroute

11	Euverem - Pesaken	Houten of metalen fietsbrug over het Gulpdal met de vijvers, aansluitend op maaiveld bij Euverem en bij Pesaken.	Herkenbare recht doorgaande route, eigen fietstracé, hoogwaardige beleving, allure voor de totale route, verwijzing naar verleden, marketingonderdeel.
12	Pesaken - Gulpen	Fietspad over het tramtalud dat daarvoor deels wordt afgegraven.	Eigen fietstracé dat aan weerszijden recht en daarmee herkenbaar kan worden aangesloten. Scheiding van wandel- en fietsroute.
13	Doorkruising Gulpen	Zoveel mogelijk rechtdoor, hetzij over de Burgemeester Teheuxweg, hetzij over de Tramweg, Schoolstraat en Prinses Ireneweg. Veilige fietsenstalling bij het plein aan de Schoolstraat met goede looproute naar centrum. Betreffende straten herkenbaar als fietsroute inrichten, als formele of informele fietsstraat.	Geen oponthoud en drukte die gepaard gaan met het kruisen van de N278 en het centrum. Prioriteit voor heldere route, conform tramtracé, met doorstroming. Fietsers raken het spoor niet bijster. Tevens is hier een relatief hoog gebruik door allerlei andere fietsers waaronder scholieren. Bundeling van deze fietsers op fietsvriendelijke infra.
14	Doorkruising Gulpen	Gehele kom Gulpen 30 km-zone, uitgezonderd de Rijksweg.	Verkeersveilig zijn én voelen.
15	Busstation	Knooppunt met goede verwijzingen i.v.m. alternatief Rijksweg en alternatief Oude Akerweg.	Oriëntatie, herkenning van verschillende routes, keuze uit de alternatieven faciliteren.
16	Partijweg tussen N278 en bebouwde kom	Fietspaden completeren.	
17	Kruising N278 bij Oude Baan	Fietstunneltje maken in het verlengde van Rodestraat en Oude Baan.	Maak van de 0 een punt. Meerwaarde door utilitair gebruik door scholieren en anderen.
18	Nyswiller	Oversteek met middengeleider toevoegen op N278 aan westkant kern	Verknopen met N278
19	Mamelis - Lemiers	Met de Trambaanfietsroute de N278 volgen en daarnaast een complete tweede tak Vijlen – Vaals (– Aken) ontwikkelen over de Oude Trichterweg – Oude Akerweg (– Alte Vaalser Strasse).	Aanvullende route met een zelfstandige functie (autovrije verbinding en ontsluiting verblijfsrecreatieparken) en cultuurhistorische betekenis en is vanaf de Trambaanfietsroute bereikbaar via de Mamelisserweg.
20	N278	Verticale elementen toevoegen voor meer beschutting en grotere scheiding van het fietspad en voor visuele versmalling van de rijbaan. Mogelijkheden voor geluidsreductie, aanvullende beplanting en referenties naar de tram/tramlijn inzetten. Het eenvormige en autogerichte wegbeeld afwisselender en interessanter maken.	Met een betere fietsbeleving wordt de afstand als korter ervaren.
21	Lemiers - Vaals	Fietsbruggetje over de Selzerbeek bij camping Hoeve de Gastmolen en ontsluiting van de camping met veilige fietspaden.	Aanvullende routes met evidente lokale betekenis.

