

RECREATIE Nieuw asfaltpad dwars door het Heuvelland verbindt straks Maastricht en Aken met elkaar

Fietsroute legt groen hart open

Maastricht, drie Heuvelland-gemeenten en Aken hebben gisteren afspraken gemaakt over een nieuwe fietsroute over de vroegere trambaan. Dwars door het groene hart.

door **René Willems**

Het trammetje naar Vaals slingerde tussen 1922 en 1938 behendig tussen de Zuid-Limburgse heuvels door. Steile hellingen kon de locomotief niet aan, dus volgde het tramspoor de beekdalen.

Over een jaar of drie kunnen fietsers van dat vlakke tracé profiteren. Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Witttem, Vaals en Aken zijn het eens over de aanleg van een fietsroute over de oude trambaan. Licht glooiend, maar zonder echte kuitenhijters die het fietsen in het Heuvelland zo zwaar maken.

De nieuwe route moeten het Heuvelland toegankelijker maken. „Het Heuvelland ligt in de driehoek Maastricht-Aken-Luik”, zegt Armand Opreij, wethouder in Eijsden-Margraten en voorzitter van de intergemeentelijke stuurgroep Trambaanfietsroute. „Met een aantrekkelijke fietsroute kun je dat groene hart open leggen.”

De bestaande fietspaden langs de N278, de provinciale weg Maastricht-Vaals, zijn daar niet geschikt voor, vindt Opreij: „Het is een lange, rechte, saaie snelweg voor fietsers, gemaakt om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Je krijgt daar nauwelijks iets mee van het landschap dat je doorkruist.” Langs het trambaantracé is veel meer te zien, legt Opreij uit. Als voorbeeld noemt hij de passage tussen Termaar en Reijmerstok: „De route loopt daar via holle wegen waar je nu niet komt.” Bij de reconstructie van de weg naar De Plank wordt een oude viaduct her-



De vroegere tramhalte bij Scharn in Maastricht.

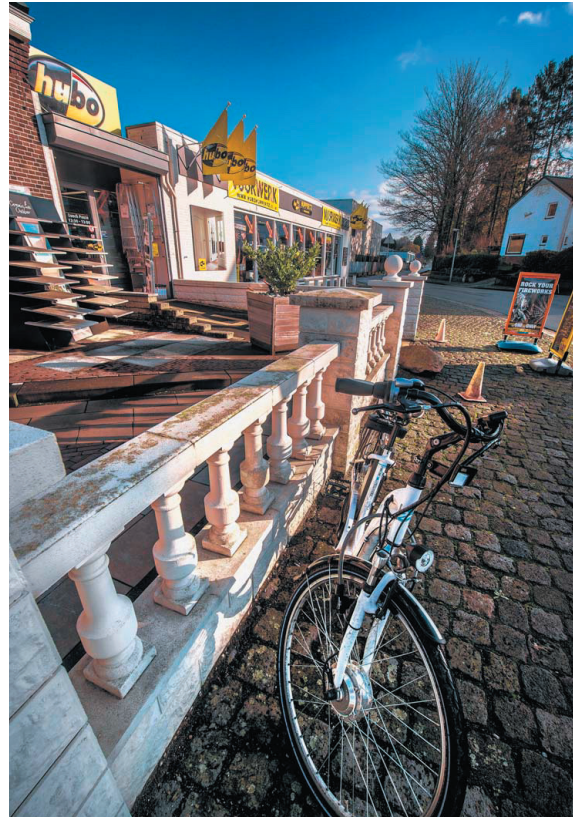
steld, zodat fietsers straks onder die drukke weg door kunnen.

Het idee voor een fietsroute over de oude trambaan werd al in 2011 geopperd door Manon van der Linden, die daarop afstudeerde aan de universiteit van Eindhoven. Het tracé is vrij vlak. „Een fietsroute zonder heuvels is hier natuurlijk niet mogelijk”, zegt Opreij, „maar het stijgingspercentage is nergens meer dan 2 procent.”

De route begint bij de voormalige

tramhalte in Heer (nu restaurant In den Hoof aan de rand van de stad) en eindigt bij de oude tramhalte in Vaals (nu doe-het-zelfzaak Hubo). „Onderweg passeer je tal van cultuurhistorische parels”, zegt Opreij. „Kastelen, kloosters, stoude kerken en kapellen.”

In Maastricht wordt de route doorgetrokken tot in de binnenstad. Vanuit Vaals komt er nog vier kilometer extra naar Aken. Daar sluit de route aan op de bestaande Venn-



Het oude tramstationnetje in Vaals.

foto's **Johannes Timmermans**

bahn, die de regio verbindt met Troisdorf in Luxemburg. De aanleg van de dertig kilometer lange fietsroute gaat circa drie miljoen euro kosten. „We moeten nog zeven kilometer verharderen”, legt Opreij uit. Grote kunstwerken zijn volgens hem niet nodig: de vroegere brug over het Gulpdal bij Neubourg - nog vaak te zien op oude foto's - wordt niet herbouwd. De helft van het geld legt de provincie op tafel, de rest dragen de vier

gemeenten bij. Die investering is het meer dan waard, vindt Opreij: „De Vennbahn heeft in Eifel en Ardennen voor een ervaring van het toerisme gezorgd.” Eerste berekeningen geven aan dat de fietsers op de trambaanroute jaarlijks een half miljoen euro uitgeven bij horecazaken. „En dan gaan we voorzichtig uit van vijfhonderd extra fietsers per dag”, zegt Opreij. „Op de Vennbahn rijden er in het hoogseizoen wel duizend.”