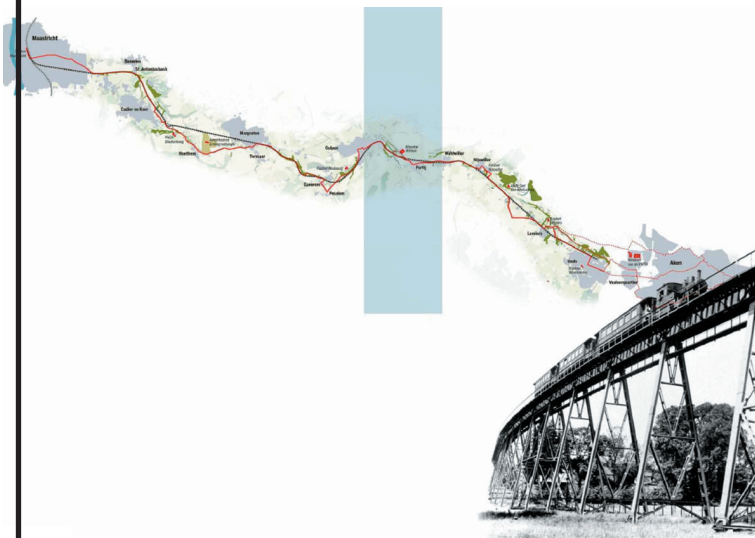




ACHTERGROND TRAMBAANFIETSRUTE

Prachtige fietsroute, maar toch...

De recreatieve fietser moet volgend jaar dwars door het Heuvelland van Maastricht naar Aken kunnen rijden. Dat klinkt prachtig, maar er is ook veel kritiek op de noodzaak voor een dertig kilometer lang fietsparcours door natuur.

DOOR JOOS PHILIPPENS

De rails zijn verdwenen, evenals de spectaculaire brug over het Gulpdal, 17 meter hoog en 612 meter lang (zie foto rechts beneden). Alleen insnijdingen in het landschap, taluds en enkele viaducten herinneren aan de oude tramverbinding Maastricht-

Vaals.

Commercieel gezien was ze een mislukking. De tramlijn ging in 1925 open en werd 13 jaar later alweer gesloten. De dure aanleg drukte direct zwaar op de winstgevendheid en de opkomst van het busvervoer betekende de doodsteek.

Frank Jansen legt in 1997 de geschiedenis vast in een boek, en dat is lange tijd het slotakkoord. Maar in 2010 leeft de oude trambaan op. De zogeheten Gebiedscommissie Zuid-Limburg pleit voor een recreatieve fietsroute en die haalt een jaar later de publiciteit door Manon van der Linden, een 25-jarige studente aan de Technische Universiteit Eindhoven. Ze studeert af op een plan voor een trambaanroute, niet voor de fanatieke cyclisten, maar voor degenen die ontspannen peddelend de natuur in het Heuvelland willen verkennen. De hellingen zijn maximaal 2 procent steil, door afgravingen en aangelegde viaducten.

Heuveltjes zijn voor e-bikers geen probleem.

WETENSCHAPPER JEROEN AERTS

In het provinciale Beleidsplan Fiets (2014-2022) ontbreekt de Trambaanfietsroute opmerkelijk genoeg, maar in 2015 wordt ze ferm opgepakt. De provincie en de gemeenten Maastricht, Aken, Vaals, Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten rekenen op 100.000 fietsers per jaar, die 630.000 euro verteren.

De Trambaanfietsroute gaat in totaal 3,7 miljoen euro kosten. De provincie betaalt twee miljoen, de drie Heuvelland-gemeenten elk vier ton en Maastricht twee ton. Drie ton Europese subsidie moet de financiering completeren. Aken moet het Duitse deel betalen. Aan allerlei onderzoeken is op dit moment al zo'n 200.000 euro uitgegeven.

Deze week hebben de vier Limburgse gemeenten en de provincie besloten de aanleg door te zetten. De route kan eind 2019 klaar zijn, onder voorbehoud van bezwaarprocedures bij de Raad van State.

Het afgelopen jaar is het verzet echter geïntensiveerd, met name na de mededeling dat negen van de dertig kilometer verhard worden. Wethouder Armand Opreij van Eijsden-Margraten, bestuurlijk kartrekker, geeft nu aan dat het asfalt bedekt wordt met een laag Maasgrind, die voor een 'gebiedseigen' uitstraling moet zorgen.

Natuurschade

Die maatregel zal de kritiek niet wegnemen. Recentelijk liet de Vereniging tot Natuurbehoud in Cadier en Keer een onderzoek uitvoeren door Jeroen Aerts van de Vrije Universiteit Amsterdam. Hij veeft de vloer aan met de Trambaanfietsroute: economisch niet goed onderbouwd en te veel natuurschade. In Cadier en Keer (Zwarteweg) maakt het tracé bijvoorbeeld deel uit van het Natuurnetwerk Nederland, waar de natuur juist versterkt moet worden.

Er zijn volgens Aerts ook voldoende alternatieven. Hij noemt langafstandsfietsroute 6, die in plaats van het Gulpdal de hoogvlakte bij Margraten volgt en via Gulpen en Mechelen naar Vijlen gaat. „Een prachtige route en de heuveltjes zijn voor e-bikers geen probleem.”

Wandelroute

De Vereniging tot Natuurbehoud Cadier en Keer ziet de trambaan veel liever als wandelroute, wat de natuur spaart. Wetenschapper Aerts ondersteunt dat plan. Hij betoogt: de wandelroute is veel goedkoper aan te leggen, ze is economisch gunstiger, tast de natuur minder aan en heeft een minimale impact op de verkeersveiligheid.

Aerts heeft geen reactie ontvangen en mag zijn rapport niet toelichten. Het is de vraag of de gemeenteraden en Provinciale Staten daar maandag een punt van maken.