

Trambaan-fietsroute: bezwaren van de VTN

Tekst Jürgen Mingels en Nigel Harle, foto's: Jürgen Mingels

In samenwerking met de Provincie Limburg en Stadt Aachen hebben de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Vaals en Maastricht aangekondigd dat ze van de oude trambaan tussen Maastricht en Vaals een toeristische fietsroute willen maken. Deze trambaan is tussen 1922 en 1925 aangelegd en bleef tot 1938 in gebruik. Ze is in 1939 afgebroken, maar heeft overal in het landschap haar sporen nagelaten.

Het tracé bij Cadier en Keer zou lopen van de Zwarteweg vanaf Klinckenberghbos tot Keunestraat en vanaf Keunestraat via het weiland- en fruittelersgedeelte tot aan het viaduct Fommestraat.

Op een informatiebijeenkomst op 6 maart 2017 in het Huis van de Burger in Margraten heeft de Vereniging tot Natuurbehoud Cadier en Keer kennis genomen van de laatste ontwikkelingen rondom het project. Naar aanleiding hiervan heeft er bij de VTN een interne discussie plaatsgevonden om de visie van de vereniging op deze ingrijpende plannen te bepalen.

Uit deze discussie is naar voren gekomen dat de VTN diverse zorgen heeft met betrekking tot de geplande fietsroute, die bedoeld is als toeristische 'attractie' en dus veel nieuw verkeer met zich mee zal brengen. In een "zienswijze"-brief van dertien bladzijden zijn deze zorgen in maart aan de initiërende partijen overgebracht. De daarin geformuleerde bezwaren betreffen vooral het plaatselijke traject, maar zijn deels ook van toepassing op het gehele project. We vatten ze hier kort samen.

Bedreigde natuurwaarden

De fietsroute zal over de dijk in de velden ten zuidwesten van de *Sjiepersjebèrg* (Schiepersberg-complex) lopen. In deze omgeving leven veel wilde dieren, waaronder Ree, Wild zwijn, Das, Vos, Steenmarter, Buning, Hermelijn, Wezel, vleermuizen; alle in Zuid-Limburg voorkomende amfibieën en reptielen, waaronder de Vroedmeesterpad en Geelbuikvuurpad; en veel soorten vogels die dit gebied als foerageer- en/of broedgebied gebruiken, waaronder de zeldzame en tevens beschermde Oehoe. Wij zijn bezorgd dat deze dieren door de drukte op de fietsroute in hun foerageer- en andere activiteiten worden gestoord.



Dassenburcht aan het tracé van de geplande fietsbaan.

Vooralsnog is onduidelijk of de fietsbaan straatverlichting zal krijgen. Zou dat wel het geval zijn, zal ook de leefomgeving van schemer- en nachtdieren zoals vleermuizen verstoord raken.

In dit verband neemt de Das een bijzondere positie in. Zoals bekend, graaft deze beschermde diersoort omvangrijke burchten, vooral op hellend terrein. Dat doen ze ook in het dijklichaam van de oude trambaan. De vraag is daarom hoe men hiermee denkt om te gaan, wanneer er bijvoorbeeld gegraven aarde op het fietspad wordt gedeponeerd. Meer in het algemeen zal het drukke fietsverkeer voor Dassen ontmoedigend werken om zich hier nog op te houden.

Ook voor de flora en insecten zullen de werkzaamheden bij de aanleg en door het latere verkeer negatief uitpakken.

De VTN wil graag weten of er straks ook bromfietzers en scooters op de fietsbaan mogen rijden. In een stiltegebied zou dit naar ons gevoel niet mogen. Zowel voor de wilde dieren als voor wandelaars is dit ongewenst.

Huidige gebruikers

Het tracé van de oude trambaan wordt al driekwart eeuw gebruikt door wandelaars, joggers, hondenuitlaters en ruiters. Door het vlakke verloop is het ook geschikt voor mensen met een zicht- en/of loopbeper-

king, al of niet met scootmobiel, waardoor er ook voor hen een mogelijkheid is om in de vrije natuur 'uit te waaien'. Ook door lokale boeren wordt de route gebruikt.

De VTN wil graag weten in hoeverre deze mensen ook in de toekomst van deze route gebruik zullen kunnen blijven maken. Of worden straks alleen fietsers toegelaten?

Asfalt en beton

De VTN is principieel tegen nieuw 'recreatie'-asfalt of -beton. Als deze fietsbaan wordt aangelegd, vraagt de VTN om toepassing van ecologisch inpasbare materialen, zoals lignine-asfalt, gewalst fijn grind of split. Er is verzocht geen puin te gebruiken, omdat deze onder de huidige wetgeving ook elektriciteitskabels, stukjes PVC-buis en ander afval mag bevatten.

Door verharding op dijklichamen toe te passen, wordt de kans op uitspoeling door erosie aan de zijwanden vergroot, met als gevolg mogelijk verzakkingen onder het wegdek. Op sommige plaatsen zijn er nu al uitspoelingen.

Bij hevige regenbuien lopen bepaalde delen van het tracé onder water. Als er geasfalteerd wordt, kan dit probleem nog verergeren. Ook liggen er op diverse plaatsen waterbuffers; als deze te vol raken, wordt het overtollige water richting trambaan gepompt. Er bestaat dus een grote kans dat de dieper gelegen delen van de geplande fietsbaan meermaals per jaar onder water komen te staan. Bij hevige sneeuwval kunnen eveneens problemen ontstaan. Een bijkomende zorg is dat het eventuele gebruik van strooizout in de winter schadelijk voor de bermflora kan zijn.

Het is de VTN onduidelijk hoe er met deze problemen zal worden omgegaan. Komen er aan weerszijden van de fietsbaan goten? Hierdoor zou het baanvak vermoedelijk nog breder moeten worden.

Veiligheid

De smalle dijklichamen zijn te smal voor tweerichtingsverkeer, en ook te smal om een berm te creëren. Op deze delen van de route zullen er daardoor onveilige situaties ontstaan. Het aanleggen van vangrails zou het landschap ontsieren. De VTN ziet daarom niet goed hoe deze situatie op een acceptabele en veilige manier kan worden verholpen.



Geen uitwijkmogelijkheid op de smalle dijk.

Langs de route staan veel bomen waaruit bij wind takken vallen. De VTN wil graag weten hoe er hiermee zal worden omgegaan. Worden de bomen gesnoeid of, nog erger, omgezaagd? Ook dit zou het landschap aantasten.

Als de bomen met rust worden gelaten, is er voor weggebruikers natuurlijk enig gevaar. Wordt het dragen van een helm dan verplicht? En wie is er eigenlijk aansprakelijk als iemand onverhoopt toch iets oploopt? En hoe is dan de toegang voor hulpdiensten gewaarborgd?

Het gebruik van delen van het tracé door landbouwers brengt ook enig risico met zich mee. Als de fruitteler en vooral de akkerbouwer zijn land bewerkt of oogst, komt grond (*kneui drek*) op het wegdek. Dat moet dan opgeruimd worden, maar door wie? Nu is dat geen probleem omdat het met de tijd verregent. Het is wel een verschijnsel dat op dit traject algemeen voorkomt.

Als de landbouwer of fruitteler met zijn tractoren (tegenwoordig "tanks") en machines ter plaatse parkeert en rondrijdt, hoe is dan de veiligheid ter plekke gewaarborgd? Zal hij het fietspad niet beschadigen? Ook hierover heeft de VTN geen duidelijk beeld gekregen.



Niet veel passeerruimte...

Andere negatieve effecten

Tijdens de infoavond werd verwezen naar soortgelijke fietsroutes in Duitsland en België, waarbij alleen de positieve effecten werden toegelicht. De negatieve effecten zijn niet benoemd, maar zijn zeker aanwezig en ook bekend. Naast de problemen en bezwaren die reeds zijn genoemd, voorziet de VTN ook andere negatieve effecten.

Als de fietsbaan ook door wandelaars, scootmobiel-gebruikers en anderen gebruikt mag blijven worden – volgens de VTN een verworven recht – zal dat onherroepelijk tot onprettige en onveilige situaties leiden. Wandelaars en fietsers lopen en rijden meestal twee-aan-twee, en in beide richtingen. Vaak zijn er wandel- en fietsgroepen van meerdere mensen. De VTN ziet niet goed hoe er dan op een 3-4 meter breed wegdek ook nog ruimte is voor fietsverkeer in twee richtingen, laat staan dat er voor fietsers de mogelijkheid tot inhalen bestaat. Er zal dan op z'n minst steeds een hoop gebel en geroep komen, wat voor alle gebruikers als hinderlijk zal worden ervaren, maar vooral een 'wegjaag'-effect zal hebben op de fauna.

Dit probleem kan mogelijk nog ernstigere vormen aannemen. Door de initiatiefnemers wordt er momenteel van uitgegaan dat er per dag zo'n 500 fietsers de nieuwe fietsbaan zullen gebruiken. De VTN vreest echter dat dit veel méér zullen worden. Voor degenen die momenteel dagelijks over de Rijksweg naar en van hun werk of school fietsen, biedt de

nieuwe route immers een veel aantrekkelijker optie: een vrijwel vlakke route in plaats van de afbeulende Keerderberg en bovendien een route door de natuur. Ons dunkt daarom dat er eerder duizend of meer fietsers per dag over de trambaan zullen rijden, en dat er daarom diverse aspecten van het project onvoldoende zijn doordacht.

Door het toegenomen verkeer zal er ongetwijfeld meer zwerf- en wegwerpfal langs de route komen. Al sinds 1966 houdt de VTN een jaarlijkse opschoonactie rondom Cadier en Keer, onder andere langs deze route. Van de bermen van de Rijksweg weten we dat er elk jaar zo'n 10-15 zakken afval moet worden opgeruimd. Langs de fietsroute zal het niet veel minder worden, schatten we. Er is te kennen gegeven dat de vereniging zich niet voor het opruimen van dit nieuwe afval verantwoordelijk zal voelen, maar dat ze er werk van zal maken om dit zo snel mogelijk opgeruimd te krijgen.

Huidige fietsverkeer

Als één van de motivaties om de nieuwe fietsroute aan te leggen, werd tijdens de infoavond gesteld dat de fietspaden van de N278 tussen Maastricht en Aken fietsonveilig zijn. Dit komt voor de VTN echter ongehoorbaar over en er is daarom verzocht om dit met ongevallencijfers te staven. Om veiligheidsredenen is er toch juist decennialang aan deze weg voor kapitalen geïnvesteerd in rotondes, verkeerslichten e.d. en zijn fietspadtrajecten aangepast.

Natuurcompensatie

Als de trambaan toch onverhoopt tot langeafstand-fietsroute wordt omgebouwd, zal de VTN erop staan dat er natuurcompensatie plaatsvindt, om de geleden schade aan landschap, flora en fauna te compenseren.

Wandelbril versus 'Tramtunnelvisiebril'

Met het ombouwen van de oude trambaan tot fietsroute willen de initiatiefnemers een nieuwe mogelijkheid creëren om het Zuid-Limburgse land te verkennen en in ontspannen tempo ervan te genieten. Deze doelstelling kan de VTN volledig onderschrijven. Wij vragen ons echter af of de initiatiefnemers niet vervolgens aan een zekere 'Tramtunnelvisie' zijn gaan lijden, zonder alle praktische consequenties te overzien. In onze brief en in dit artikel hebben we deze neveneffecten op een rij gezet.

De VTN vraagt zich daarom af of er vanuit dezelfde doelstelling niet beter voor een “Trambaanwandelpad” gekozen kan worden. Deze lan-geafstandsroute Maastricht-Aachen doorkruist talloze bestaande wandelpaden en zou hiermee allerlei extra wandelcombinaties mogelijk maken. Degenen die er gebruik van maken zouden, net als de beoogde fietsers, eveneens van ons heuvellandschap kunnen genieten en onderweg iets van de streekproducten kunnen proeven. Maar dan zonder inbreuk te maken op de rust en veiligheid van de huidige gebruikers. En daarom ook meer in de lijn van het ‘Slow leven’ dat door steeds meer instanties aan toeristen en anderen wordt aangeboden.

Een keuze voor een wandelpad zou betekenen dat er geen nieuw asfalt aan te pas komt (houtsnippers zijn dan voldoende), dat er geen dieren in hun leven en voortplanting worden verstoord, en dat de huidige rust – die de plaatselijke bewoners en gasten hier juist opzoeken – niet wordt verstoord door dit bedenkelijk project!

Slot

Wij hopen dat onze brief tot verdere discussie leidt en bijdraagt aan een wijs besluit. Hoe het verder verloopt zullen we in een volgende editie van *t Wiet Klieëf* berichten.

Lezers maken we erop attent dat er, los van de VTN, ook een petitie tegen de trambaanfietsroute bestaat, die op deze website ondertekend kan worden: <https://www.petities24.com/trambaanfietsroute>

