

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0180/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	17.04.2015
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Fahrradverbindung Trambaan Maastricht - Aachen</b>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
10.06.2015	B 5	Kenntnisnahme	
10.06.2015	B 0	Kenntnisnahme	
18.06.2015	MA	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Aachen Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

## **Erläuterungen:**

### **1. Hintergrund**

Die Straßenbahn (Trambaan) Maastricht Vaals war eine Normalspur-Dampfstraßenbahnlinie in der niederländischen Provinz Limburg und hatte eine Länge von 27 Kilometer. Zur Überbrückung der Höhenunterschiede wurden mehrere Bauwerke errichtet. Dazu gehört das 20 Meter hohe Gulptal-Viadukt. Die Strecke wurde 1938 stillgelegt. Die Gemeinden Maastricht, Meerssen, Valkenburg aan de Geul, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten und Vaals planen einen neuen Fahrradweg von Maastricht nach Vaals auf der ehemaligen Straßenbahntrasse. Es besteht das Interesse, den Radweg nach Aachen weiter zu führen.

### **2. Heutige Situation**

Momentan können Radfahrer von Maastricht nach Aachen nur den Fahrradweg entlang der stark befahrenen N278 benutzen. Die Strecke ist unattraktiv und enthält mehrere Gefahrenpunkte.

### **3. Geplantes Projekt**

Durch den geplanten Radweg soll die Radverbindung verbessert werden und die Aktivitäten mit dem Fahrrad in der Region einen starken Impuls erhalten. Die Stadt Aachen wurde angefragt sich an dem Projekt zu beteiligen. Die neue durchgehende Fahrradverbindung zwischen Maastricht und Aachen wäre auch für Familien mit Kindern und Senioren geeignet. Man verspricht sich ein größeres Aufkommen von Fahrradfahrern. In der Hochsaison wird mit 500 Radfahrern/Tag gerechnet. Die Trambahnstrecke kann in Aachen an die Vennbahn angeschlossen werden, so dass eine durchgehende Fahrradstrecke von Maastricht nach Troisvierges entsteht. Das erfolgreiche Projekt des Vennbahnradweges hat Vorbildcharakter für das Trambaan Projekt.

### **4. Weitere Vorgehensweise**

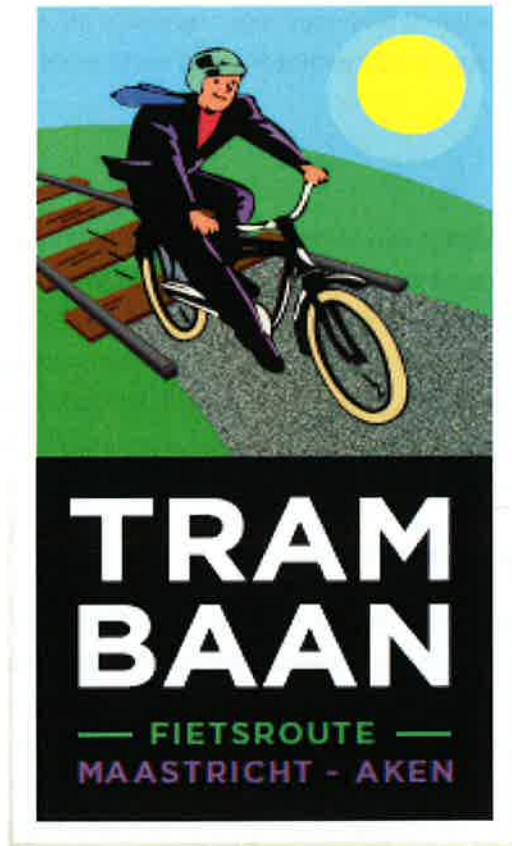
Die niederländischen Gemeinden beabsichtigen das Projekt in diesem Jahr zu beginnen. Die Kosten der erforderlichen Maßnahmen werden für den Abschnitt Maastricht-Vaals mit ca. 3 Mio. Euro veranschlagt. Die Provinz Limburg ist bereit, 50% der Kosten zu tragen. Die andere Hälfte soll von den Gemeinden Maastricht, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten und Vaals finanziert werden. Die Verwaltung schlägt vor, sich an dem Projekt zu beteiligen. Dazu müsste zunächst die Planung der Radverbindung aufgenommen werden. Erst danach wäre es möglich, eine Kostenschätzung vorzunehmen.

## **Anlage/n:**

Projectplan

# PROJECTPLAN

## MAASTRICHT - AKEN VAN TRAMBAAN TOT FIETSBAAN



### Hoofdpartners:



Gemeente Maastricht



gemeente  
eijsden-margraten



GEMEENTE  
Gulpen-Wittern



GEMEENTE  
AALS



provincie limburg



IKL



## Project:

# MAASTRICHT-AKEN, VAN TRAMBAAN TOT FIETSBAAN

## Kernvisie

Het Heuvelland is het groene hart van de Euregionale stedendriehoek Maastricht-Aken-Luik. Een duurzame versterking van de economie van het gebied in zijn geheel vraagt om een intensivering van de interactie tussen de drie steden en het Heuvelland. Daarvoor is een optimale infrastructuur tussen de steden en (door) het Heuvelland essentieel, zowel voor gemotoriseerd verkeer als het langzame verkeer (fietser en wandelaar).

### Route Maastricht-Aken

Aken ligt hemelsbreed op slechts 30 km van Maastricht, maar de landsgrens en de huidige infrastructuur zorgen voor een grote afstand in de perceptie en beleving van de mensen. De N278 is de hoofdverbinding tussen Maastricht en Aken voor het gemotoriseerd verkeer. Slow traffic is echter ook aangewezen op deze route. Dit zorgt vanuit verkeerskundig perspectief voor gevaarlijke confrontaties, maar is ook economisch en maatschappelijk gezien geen optimale situatie. Een aantrekkelijke verbindingroute tussen de steden dóór het groene hart voor het langzame verkeer (fietser en wandelaar) leidt tot een versterking van de economie en tot een veiligere verkeerssituatie.

### Maatschappelijk en landschappelijk rendement

De beleving van de route laat momenteel veel te wensen over. Als je de route van Maastricht naar Aken met de fiets wilt afleggen, ben je in principe aangewezen op de fietsstroken langs de N278. Door het drukke verkeer kom je daar niet toe aan de beleving van de omgeving, van het landschap en de aanwezige cultuurhistorische waarden. Auto's, bussen en vrachtauto's razen continu met hoge snelheid en veel geluid langs je door en bij drukke kruispunten en oversteken of doorsteken door dorpscentra is het goed opletten geblazen. De belevingswaarde van het huidige traject is dan ook uiterst gering.

Het traject van de voormalige trambaan laat de N278 links van zich liggen en loopt door een gebied met hoge landschappelijke waarden. Daarin kan de rust van de omgeving wel nog daadwerkelijk worden beleefd. Op die manier krijgt het afleggen van 30 km een heel andere dimensie, wat de aantrekkelijkheid en de aantrekkingskracht van het traject als fietsroute ten goede komt. Deze fietsroute zal dan ook door de inwoners van het gebied gebruikt worden, hetgeen de interactie tussen de steden en dorpen vergroot.

### Routeplan

Het plan is om het traject van de trambaan Maastricht-Vaals, die tussen 1922 en 1925 is gerealiseerd, te gebruiken en als fietsbaan aan te leggen. Vanuit Vaals kan de fietsroute via Aken aansluiten op de Vennbahn, een vrijwel vlakke fietsroute van 125 km dwars door de Hoge Venen naar Troisvierges in Luxemburg. Net als de Vennbahn heeft de fietsbaan Maastricht-Aken de eigenschap, dat de route vrijwel vlak is. Fietsers en wandelaars hoeven dus weinig inspanningen te verrichten. Hierdoor leent het tracé zich voor de recreatieve fietser en is de fietsroute geschikt voor het hele gezin.

Langs de route bevinden zich veel cultuurhistorische parels en toeristisch-recreatieve trekpleisters. Er liggen kansen om de cultuurhistorische waarden meer tot zijn recht te laten komen, dan thans het geval is. De route voert onder meer langs het voormalig tramstation in Heer, de Amerikaanse Begraafplaats van Margraten, Kasteel Neubourg te Gulpen, Klooster Wittem te Wittem, de kerk van Wahlwiller, kasteel Nijswiller, Klooster Mamelis, kapel Lemiers, het voormalig tramstation in Vaals, etc.. Ook voert de route door en langs landschappelijk hoogwaardig gebied met op diverse plaatsen natuurwaarden. In Cadier en Keer loopt de route bijvoorbeeld ten westen van de Keerderberg langs Natura 2000-gebied Schiepersberg. Voorts wordt natuurgebied Reijmerstok en het Gulpdal aangedaan, met een doorsteek richting Vaals parallel aan de Selzerbeek.

### **Economisch rendement**

De nieuwe fietsroute Maastricht-Aken leidt wezenlijk tot een versterking van de economie. Dat wordt objectief en cijfermatig onderbouwd door een economische effectrapportage van BMC Advies. De belangrijkste conclusie hierin is, dat de aanleg van de recreatieve fietsroute met een positief saldo van ruim € 11.000.000 maatschappelijk duidelijk rendabel is. Dat saldo wordt behaald bij een verwacht aantal van 500 fietsers per dag in het hoogseizoen. Het omslagpunt ligt bij circa 30.000 fietsers per jaar, ofwel circa 150 fietsers per dag in het hoogseizoen. Vanaf dat aantal is de route reeds maatschappelijk rendabel. De impact van de route is verder ook aan te duiden met een toevoeging van € 630.000,- aan toeristische bestedingen per jaar en 9 fte werkgelegenheid.

### **Visie op realisatie van de infrastructuur**

De daadwerkelijke realisatie van de infrastructuur stoelt op belangrijke uitgangspunten ten aanzien van de uitvoering, mede gebaseerd op ervaring van het projectbureau van de Vennbahn. We doen geen concessie aan de omgevingskwaliteit van de route. Dat betekent dat we niet de gemakkelijkste weg kiezen, maar kiezen voor letterlijk de optimale routestructuur door het groene landschap van het Heuvelland. Voor delen van het tracé is het wellicht verleidelijk om een beweging naar de N278 te maken, maar dat heeft geen meerwaarde en doet uiteindelijk sterk afbreuk aan het hele tracé van de Trambaan en aan het behalen van de economisch-toeristische doelen. Op korte termijn lijkt er misschien een financieel voordeel te behalen, maar op de middellange termijn wordt afbreuk gedaan aan het concept en lijdt dit tot financieel verlies. Een concessie met betrekking tot de verharding en de breedte van het fietspad zal eveneens leiden tot het niet behalen van de beoogde doelen en zal afbreuk doen aan de verkeersveiligheid en economische haalbaarheid. De breedte van het verharde fietspad bedraagt 4 meter.

### **Partners**

Het projectinitiatief is voortgekomen uit de landschappelijke agenda van het Bestuurlijk Heuvellandoverleg waarin de gemeenten Maastricht, Meerssen, Valkenburg aan de Geul, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten en Vaals participeren. Deze gezamenlijke gemeenten hebben de gemeente Eijsden-Margraten als bestuurlijk trekker aangewezen.

De provincie Limburg ondersteunt het project; er vindt reeds geruime tijd bestuurlijk en ambtelijk overleg plaats. Omdat het een intergemeentelijk samenwerkingsproject betreft van Maastricht en de Heuvellandgemeenten, en het project past binnen de doelstellingen van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, heeft de provincie aangegeven bereid te zijn om een cofinanciering van 50% te dragen. De gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals financieren de andere helft. Het betreft overigens een kapitaalinvestering, waarbij een afschrijftermijn van 50 jaar kan worden gehanteerd.

De gemeente Maastricht heeft het project opgenomen in het Bidbook Maastricht Culturele Hoofdstad 2018. Hieronder is een passage daarover uit het Bidbook opgenomen.

## Het Spoorproject

Het hergebruik van vergeten infrastructuurlijnen zoals de High Line in New York heeft bewezen een impuls te kunnen geven aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van een gebied of stad. In opdracht van Maastricht & Euregio 2018 werd als researchproject in de periode 2010-2011 een onderzoek verricht naar de oude, deels vergeten netwerken van tram- en spoorinfrastructuur in de Euregio. Het in kaart brengen van de mogelijkheden van dit oude netwerk als structurend element binnen een ontworpen transnationale regio zoals de Euregio Maas-Rijn was het doel. Oude netwerken werden in kaart gebracht samen met de ruimtelijke structuren die door die netwerken worden doorkruist. Het besef dat er een fysieke drager ontbreekt in de Euregio Maas-Rijn die over de landsgrenzen heen het gebied als één geheel met elkaar verbindt en ervaarbaar maakt, was het motief voor het onderzoek. De abstracte Euregio letterlijk 'ervaarbaar' maken. De vergeten netwerken van trage spoorlijnen werden zorgvuldig verkend. Onderzocht werd wat de mogelijkheden zijn om deze netwerken in te zetten ter bevordering van een samenhangende ontwikkeling van de regio. De uitkomsten zijn samen te vatten in 3 tracés: een steden tracé, een verzamel tracé en een recreatief tracé. Het ontwikkelen en realiseren van de voorstellen die als resultaat uit het researchproject kwamen, is de concrete inhoud van dit project dat een looptijd kent van vijf jaar, startend in 2015 en doorlopend tot 2019.

Overigens zijn andere partners dan de bovengenoemde, zoals met name IKL, ook belangrijk voor het welslagen van dit project. Het Waterschap Roer en Overmaas is benaderd om medewerking te verlenen aan het ontsluiten van de fietsroute langs de Selzerbeek (Nijswiller-Mamelis).

### Vermarketing fietsroute

In het onderzoek van BMC Advies naar de economische effecten van de trambaanroute wordt geconcludeerd, dat de Vennbahn het significant beter doet dan alle andere Ravell-banen in België. Dat komt omdat de Vennbahn in zijn geheel is geasfalteerd en er een goed marketingconcept op is toegepast. Daarom is in deze fase van de projectontwikkeling al van belang met het bedrijfsleven overleg te voeren over mogelijkheden voor publiek-private samenwerking.

# Projectplan

Versie, datum: 1, 20-11-2014

Projectnaam: **MAASTRICHT-AKEN, VAN TRAMBAAN TOT FIETSBAAN**

Hoofdparters: gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Vaals en Aken, de provincie Limburg en IKL

## Achtergrond

### Feiten, situatieschets en doelstellingen

Dit projectinitiatief is voortgekomen uit de landschappelijke agenda van het Bestuurlijk Heuvellandoverleg waarin de gemeenten Maastricht, Meerssen, Valkenburg aan de Geul, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten en Vaals participeren. Deze gezamenlijke gemeenten hebben de gemeente Eijsden-Margraten als bestuurlijk trekker aangewezen. De provincie Limburg ondersteunt het project.

### Kernvisie

Het Heuvelland is het groene hart van de Euregionale stedendriehoek Maastricht-Aken-Luik. Een duurzame versterking van de economie van het gebied in zijn geheel vraagt om een intensivering van de interactie tussen de drie steden en het Heuvelland. Daarvoor is een optimale infrastructuur tussen de steden en (door) het Heuvelland essentieel, zowel voor gemotoriseerd verkeer als het langzame verkeer (fietser, wandelaar). Aken ligt hemelsbreed op slechts 30 km van Maastricht, maar de landsgrens en de huidige infrastructuur zorgen voor een grote afstand in de perceptie en beleving van de mensen. De N278 is de hoofdverbinding tussen Maastricht en Aken voor het gemotoriseerd verkeer. Slow traffic is echter ook hierop aangewezen.

### Problematiek van het heden

Voor een directe verplaatsing tussen Maastricht en Aken zijn fietsers momenteel aangewezen op fietspaden langs de provinciale weg – N278. Dat is voor recreatief en utilitair fietsverkeer onaantrekkelijk. Er bevinden zich obstakels en onveilige punten, met name op drukke oversteekplaatsen. Lawaai van gemotoriseerd verkeer bepaalt er het fietsgenot in negatieve zin. In de onderstaande paragraaf over de projectinhoud wordt deze problematiek verder toegelicht en onderbouwd met cijfermateriaal.

### Kans voor de toekomst

Om verbetering aan te brengen in deze problematiek, is het van belang dat gemeenten en de provincie Limburg een kans benutten die binnen handbereik ligt: gezamenlijk een belevingsfietspad realiseren, dat rust en veiligheid uitstraalt. Een nieuwe doorgaande fietsverbinding tussen Maastricht en Aken, in het hart van de Euregio, juist ook voor gezinnen met kinderen en senioren.

Dit nieuwe fietspad kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor utilitair en recreatief fietsverkeer tussen Maastricht en Aken. Maar ook de attractiviteit van het fietsen in deze regio kan hiermee een sterke impuls krijgen, met economische spin-off.





## Van trambaan tot fietsbaan in euregionaal perspectief

Uitgaande van het belang van veiligheid en attractiviteit van een fietsroute, kan een uniek traject met historische waarde worden gebruikt. De nieuwe fietsroute is aan te leggen over het tracé van de voormalige stoomtrambaan Maastricht-De Hut-Gulpen-Vaals, dan wel in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Daarmee voert de fietsroute direct door de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals.

Voorts ligt er een kans om de trambaanfietsroute tussen Maastricht en Vaals door te trekken via/tot in Aken, zodat daarmee een directe verbinding wordt gerealiseerd met de vrijwel vlakke Vennbahn. Dat is een nieuw ontwikkelde fietsroute over een voormalig spoorbaantracé van Aken tot in Luxemburg. Aldus ontstaat in grensoverschrijdend perspectief een doorgaande fietsverbinding van meer dan 150 km tussen Maastricht en Luxemburg.



## Nationaal Landschap Zuid-Limburg

Omdat de fietsroute een aantrekkelijke fysieke, gethematiseerde oost-west verbinding vormt tussen Maastricht en Vaals, past deze uitstekend als een nieuw te benoemen icoon binnen het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Dat is één van de twintig Nationale Landschappen in Nederland, die door het ministerie van VROM in 2005 zijn ingesteld vanwege hun bijzondere karakter.

## Provinciaal Programma Fiets

De focus in dit programma van de provincie Limburg ligt op het maximaal faciliteren van de fiets, door zoveel mogelijk drempels voor utilitaire en recreatieve fietsers weg te nemen. Uitgangspunt is dat het fietsen een groeipotentie heeft. De fietsroute Maastricht-Aken kan er bij uitstek aan bijdragen die potentie te benutten en het fietsgebruik te stimuleren.



## Projectinhoud

### Probleemstelling: het waarom van dit project

Zoals in de achtergrond van deze projectopdracht is beschreven, kan de stoomtrambaan als een gemeentegrensoverschrijdende fietsroute vorm en inhoud geven aan de ambitie om het Heuvelland te laten groeien als een aantrekkelijke en veilige fietsregio bij uitstek. Met name ook voor gezinnen met kinderen en senioren. Het traject van de nieuwe fietsroute wijkt namelijk af van de drukke N278 en loopt juist door een gebied met hoge landschappelijke waarden. Daar kan de rust van de omgeving wel nog daadwerkelijk worden beleefd. Het afleggen van 30 km tussen Maastricht en Aken krijgt op die manier een heel andere dimensie, wat de aantrekkelijkheid en de aantrekkingskracht van het traject als fietsroute ten goede komt. De nieuwe fietsroute zal dan ook door de inwoners en verblijfgasten in het gebied worden gebruikt, hetgeen de interactie tussen de steden en dorpen vergroot. Het fietsen komt zodoende steeds meer op stoom, met ruim baan voor de beleving van het landschap.



## Landschappelijk, cultuurhistorisch en toeristisch-recreatief rendement

Langs de nieuwe fietsroute Maastricht-Aken bevinden zich veel cultuurhistorische parels en toeristisch-recreatieve trekpleisters. Er liggen dan ook voortreffelijke kansen voor toerisme & recreatie en ook kansen om de cultuurhistorische waarden meer tot zijn recht te laten komen, dan thans het geval is.

Zo voert de route onder meer langs het voormalig tramstation in Heer, de Amerikaanse Begraafplaats van Margraten, Kasteel Neubourg te Gulpen, Klooster Wittem te Wittem, de kerk van Wahlwiller, kasteel Nijswiller, Klooster Mamelis, kapel Lemiers, het voormalig tramstation in Vaals, etc.. Ook voert de route door en langs landschappelijk hoogwaardig gebied met op diverse plaatsen natuurwaarden. In Cadier en Keer loopt de route bijvoorbeeld ten westen van de Keerderberg langs Natura 2000-gebied Schiepersberg. Voorts wordt natuurgebied Reijmerstok en het Gulpdal aangedaan, met een doorsteek richting Vaals parallel aan de Selzerbeek.

De sporen, die de historische stoomtramverbinding in dit landschap heeft achtergelaten, zijn op vele plekken nog zichtbaar. Er zijn onder meer spoordijken, bruggen, afgravingen en halteplaatsen te zien. Stille getuigen van een veelbewogen geschiedenis.

### Ontstaan en opheffing van een spectaculaire bergspoorbaan

Tussen 1922 en 1925 legde de Limburgsche Tramweg-Maatschappij in het heuvelachtige zuiden van Limburg de stoomtramlijn Maastricht-De Hut-Gulpen-Vaals aan, met een zijtak Gulpen-Wijlre. Het werd de eerste 'bergspoortram' van Nederland, 27 km lang. Zowel personen- alsook goederenvervoer vond op dit traject plaats. De trams mochten niet te zwaar zijn vanwege het gevaar van ongelukken op de steile hellingen. Bij de aanleg van de lijn waren diepe uitgravingen, spoordijken en viaducten nodig om alle hoogteverschillen te kunnen overbruggen. Een rit over het gebouwde hoge Gulpdalviaduct (20 m.) was dan ook spectaculair. De bouwkosten van de hele tramlijn waren echter zo hoog, dat het één van de duurste interlokale sporen werd die indertijd zijn aangelegd. Reeds in 1938 werd de exploitatie gestaakt en behoorde Nederlands meest unieke stoomtramlijn tot het verleden. Als openbaar vervoermiddel voor reizigers kwamen autobussen ter beschikking. Maar voor het toerisme was de opheffing van deze tramlijn een aderlating. De 'bergtocht' zou, in Nederlands perspectief, onverminderd spectaculair zijn gebleven.

De herinneringen aan de opgebroken tramlijn zijn allerminst vervlogen. Anno 2014 zijn de relictten van de lijn zelfs talrijk en spreken tot onze verbeelding. Het boek "Historische Routes, Sporen van de Tram Maastricht-Vaals" (F. Jansen-2009) beschrijft de interessante geschiedenis en grandeur ervan. Tevens is het boek te gebruiken als wandelgids langs de overblijfselen van weleer.

Om een indruk te geven van de voormalige bergspoortram en de tastbare herinneringen eraan, zijn hieronder enkele oude en recente foto's opgenomen. Foto 12 toont de gerestaureerde stoomlocomotief nr. 26, die in gebruik genomen is bij de Stoomtram Hoorn-Medemblik.



Foto 1: Viaduct over Gulpdal



Foto 2: Gasthof Euverem



Foto 3: Viaduct bij Euverem



Foto 4: Station Maastricht



Foto 5: Voormalig tramstation,  
Hotel In den Hoof Maastricht



Foto 6: Voormalig tramstation



Foto 7: Brug N598 De Hut

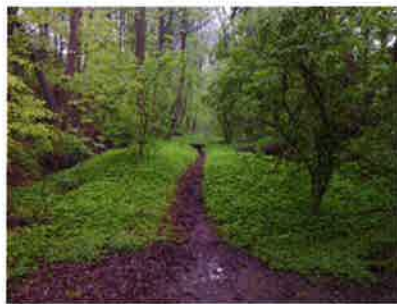


Foto 8: Ingraving oude  
trambaan westzijde N598



Foto 9 : Ingraving oude  
trambaan oostzijde N598



Foto 10: Locomotief op  
emplacment in Wijlre



Foto 11: Viaduct over weg  
Reijmerstok-Euverem



Foto 12: Gerestaureerde  
stoomlocomotief nr. 26



Foto 13: Viaduct over Gulpdal  
in 1925 (bovenaanzicht)



Foto 14: Woning op westelijk  
talud van het Gulpdalviaduct



Foto 15: Blik over het Gulpdal,  
op locatie van het vrml. viaduct



Traject: Nijswiller - Mamelis – Lemiers - Vaals



## Maatschappelijk en economisch rendement

Al eeuwen is de verbinding tussen Maastricht en Aken levensvatbaar. Met de aanleg van de trambaan-fietsroute kunnen de toeristisch-recreatieve en economische mogelijkheden verder tot wasdom komen. Het historische tracé biedt waardevolle perspectieven voor de toekomst. Niet alleen in de gemeenten waar de beoogde fietsroute direct doorheen voert: Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Vaals en Aken. Maar ook nabij gelegen gemeenten, zoals Meerssen en Valkenburg, kunnen vanwege hun gunstige ligging ten opzichte van de fietsroute voordeel hebben bij de realisatie ervan.

Naar de maatschappelijke baten en de economische spin-off is onderzoek verricht, dat hieronder op hoofdlijnen wordt toegelicht. De complete rapportages zijn voorhanden bij de gemeente Eijsden-Margraten.

### Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

In een voortraject is door Grontmij een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse opgesteld met betrekking tot de realisatie van 'vlakfietsroutes in het Heuvelland' (2010). Die MKBA gaf globaal inzicht in de effecten van de aanleg van relatief vlakke fietsroutes, zoals de trambaanfietsroute Maastricht-Aken. Samenvattend is een groot aantal positieve effecten te verwachten, zoals:

- toename van het aanbod aan fietsmogelijkheden door de aanleg van extra fietspaden
- verbetering van de verkeersveiligheid, door de aanleg van vrij liggende fietspaden, voor diverse verkeersdeelnemers
  - o het betreft primair woon-werkverkeer, schoolgaande kinderen en recreatieve fietsers, maar ook andere verkeersdeelnemers die potentieel conflicteren met de fietsers
  - o het utilitair en recreatief fietsverkeer tussen Aken en Maastricht is tot nu toe genoodzaakt om met name de provinciale weg te volgen; met de realisatie van de trambaanfietsroute ontstaat een directe en veilige verbinding
- verhoging van het aandeel fietsers onder de inwoners
- verbreding van het recreatief aanbod van de regio
- verbetering van de mogelijkheden voor beleving van landschap en natuur
- verbetering van de leefbaarheid in de kernen
- toename van het recreatief bezoek aan de regio en de bestedingen in de regio.

### Economische Effect Rapportage

Door BMC Advies is een Economische Effect Rapportage opgesteld (2014), die een objectieve en cijfermatige onderbouwing geeft voor het te verwachten economisch effect van specifiek de fietsroute Maastricht-Aken. De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

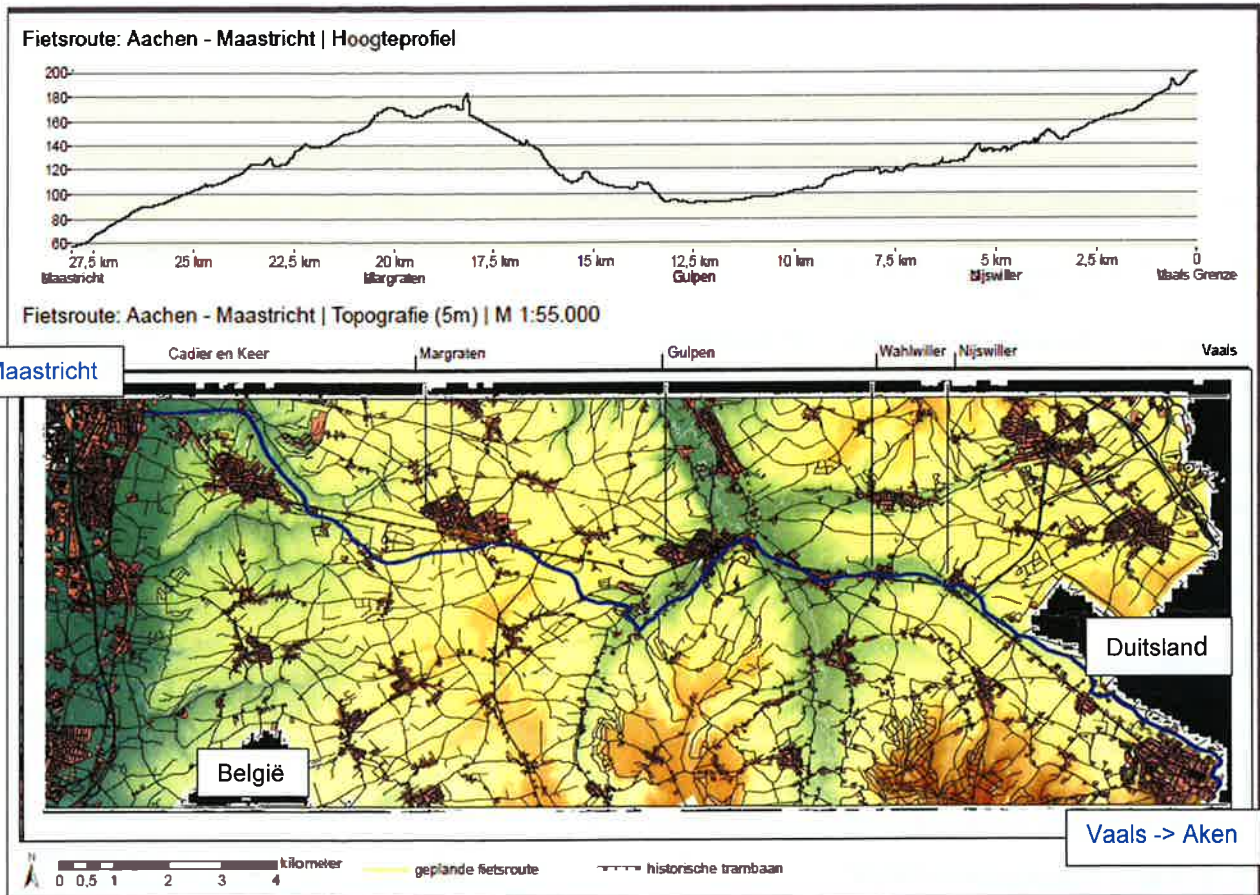
- ❖ **recreatieve fietsroute Maastricht – Aken rendabel vanaf 30.000 fietsers**
- ❖ **maatschappelijk saldo ruim € 11.000.000 bij 100.000 fietsers**
- ❖ **€ 630.000 extra toeristische bestedingen per jaar en 9fte werkgelegenheid**

De nieuwe fietsroute Maastricht-Aken leidt hiermee wezenlijk tot een versterking van de economie. De aanleg ervan is met een positief saldo van ruim € 11.000.000 maatschappelijk duidelijk rendabel. Dat saldo wordt behaald bij een verwacht aantal van 500 fietsers per dag in het hoogseizoen. Het omslagpunt ligt bij circa 30.000 fietsers per jaar, ofwel circa 150 fietsers per dag in het hoogseizoen. Vanaf dat aantal is de route reeds maatschappelijk rendabel. De impact van de route is verder ook aan te duiden met een toevoeging van € 630.000,- aan toeristische bestedingen per jaar en 9 fte werkgelegenheid.



## Het nieuwe fietstracé Maastricht-Aken

Het traject van de nieuwe fietsroute Maastricht-Aken bedraagt tot in Vaals 27,5 km en is in blauw ingetekend op de onderstaande kaart. Daarop is ook het historische traject van de trambaan weergegeven. De beoogde fietsroute voert direct door de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals. Ter aanvulling op de kaart met het voorgestelde tracé, is hieronder ook een grafische weergave opgenomen van het hoogteprofiel van de nieuwe fietsroute.



Afbeelding: tracé van de nieuwe fietsroute Maastricht-Vaals-Aken  
Bron: RWTH Aachen

## Projectactiviteiten

### Visie op realisatie van de infrastructuur

De daadwerkelijke realisatie van de infrastructuur stoelt op belangrijke uitgangspunten ten aanzien van de uitvoering, mede gebaseerd op ervaring van het projectbureau van de Vennbahn. We doen geen concessie aan de omgevingskwaliteit van de route. Dat betekent dat we niet de gemakkelijkste weg kiezen, maar kiezen voor letterlijk de optimale routestructuur door het groene landschap van het Heuvelland. Voor delen van het tracé is het wellicht verleidelijk om een beweging naar de N278 te maken, maar dat heeft geen meerwaarde en doet uiteindelijk sterk afbreuk aan het hele tracé van de Trambaan en aan het behalen van de economisch-toeristische doelen. Op korte termijn lijkt er misschien een financieel voordeel te behalen, maar op de middellange termijn wordt afbreuk gedaan aan het concept en lijdt dit tot financieel verlies. Een concessie met betrekking tot de verharding en de breedte van het fietspad zal eveneens leiden tot het niet behalen van de beoogde doelen en zal afbreuk doen aan de verkeersveiligheid en economische haalbaarheid. De breedte van het verharde fietspad bedraagt 4 meter.

## Beheersplan

### Projectplanning

Globaal genomen bestaat het project uit 2 fasen: 1) de opstartfase die uitmondt in besluitvorming door alle betrokken partners over de daadwerkelijke realisatie, 2) de uitvoeringsfase met aanbesteding-gunning-aanleg. Eind 2014 bevindt het project zich in de opstartfase, waarin qua projectorganisatie de vorming van een Stuurgroep is voorzien voor de tweede helft van december c.q. begin januari 2015. In een gezamenlijk bestuurlijk overleg zal dan o.a. de onderstaande kostenraming en het financieringsvoorstel ter sprake komen.

### Geraamde projectkosten

Hieronder is een samenvattend overzicht van de geraamde projectkosten opgenomen. Het betreft een voorlopige indicatie. In het vervoltraject vindt een verdere doorberekening plaats.

Geraamde voorlopige projectkosten	Bedrag
Route deel 1: Maastricht cs – Maastricht Keerberg	€ 62.500,00
Route deel 2: Maastricht Keerberg – Cadier en Keer Keunesteeg	€ 87.300,00
Route deel 3: Cadier en Keer Keunesteeg – Cadier en Keer Fommestraat	€ 159.054,00
Route deel 4: Margraten t.h.v. Sterre der Zeestraat	€ 62.500,00
Route deel 5: Margraten Vruchtenhof – Euverem (fietserstunnel pm)	€ 396.355,50
Route deel 6: Wahlwiller t.h.v. Restaurant 't Klauwes	€ 62.500,00
Route deel 7: Nijswiller - Lemiers	€ 684.375,00
<b>Anneemsom</b>	<b>€ 1.514.584,50</b>
<b>Anneemsom inclusief voorbereiding en toezicht, diverse stelposten</b>	<b>€ 1.921.834,50</b>
<b>Onvoorzien (25%)</b>	<b>€ 480.458,63</b>
<b>Totaal excl. fietserstunnel N578</b>	<b>€ 2.402.293,13</b>
<b>Totaal incl. fietserstunnel N578 (van € 481.250,-)</b>	<b>€ 3.003.855,63</b>

### Financieringsvoorstel

De provincie Limburg ondersteunt het project; er vindt reeds geruime tijd bestuurlijk en ambtelijk overleg plaats. Omdat het een intergemeentelijk samenwerkingsproject betreft van Maastricht en de Heuvelland-gemeenten, en het project past binnen de doelstellingen van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, heeft de provincie aangegeven bereid te zijn om een cofinanciering van 50% te dragen. - Daarbij wordt aan de provincie Limburg gevraagd om de ondertunneling van de N598 te financieren. - De gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals financieren de andere helft. Het betreft overigens een kapitaalinvestering, waarbij een afschrijftermijn van 50 jaar kan worden gehanteerd.

Met de betrokken gemeenten wordt overleg gevoerd over een passende verdeelsleutel voor de gemeentelijke cofinanciering. Gebruikelijke verdeelsleutels zijn: een evenredige verdeling of bijvoorbeeld een financiële verdeling naar rato van het aantal inwoners. De gemeente Maastricht heeft het project opgenomen in het Bidbook Maastricht Culturele Hoofdstad 2018.



Andere partners dan de bovengenoemde zijn overigens ook onmisbaar voor het welslagen van dit project. Met name IKL heeft aangegeven te zullen participeren. Het Waterschap Roer en Overmaas is benaderd om medewerking te verlenen aan het ontsluiten van de fietsroute langs de Selzerbeek (Nijswiller-Mamelis).

## Projectorganisatie

Het instellen van een projectorganisatie is van essentieel belang, waartoe een voorlopige projectgroep als startgroep eind 2014 het initiatief neemt. Het betreft primair de instelling van één overkoepelende stuurgroep en - aan te vullen - projectgroep. De taakverdeling van deze groepen is als volgt:

### Te vormen stuurgroep

- verantwoordelijkheid: algemene / bestuurlijke projectleiding, besluitvorming over de voortgang van het project aan de hand van voorstellen van de projectgroep
- voorlopige bestuurlijke samenstelling: één afgevaardigde namens elke direct betrokken gemeente, te weten Maastricht / Eijsden-Margraten / Gulpen-Wittern / Vaals, en IKL.

### Voorlopige projectgroep als startgroep

- verantwoordelijkheid: dagelijkse / ambtelijke projectleiding, rapportage aan de stuurgroep over de projectvoortgang, voorbereiding van projectbeslissingen door de stuurgroep, uitvoering van besluiten van de stuurgroep.

In een vervolgfase zal dit model verder worden uitgewerkt, bijvoorbeeld met werkgroepen. Het onderstaande schema geeft voor die fase een potentiële projectorganisatie weer.

PROJECTSTRUCTUUR FIETSRROUTE OUDE TRAMBAAN

