

Namens	Vraag	Antwoord
Bewoner	<ol style="list-style-type: none"> 1. Waarom gaat tracé via Bosscherweg/Cabergerweg/ Brusselseweg naar Lanaken. Ontsluit meer bewoners via Sphinx terrein). Hoe zit het met toekomstige Belvédère? Veel nieuwe woningen + kantoren. 2. Ga zuinig om met reeds uitgevoerde werken. Wees creatief. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het oorspronkelijke idee maakt de Tram gebruik van de nu in aanleg zijnde nieuwe goederenspoor verbinding naar Lanaken. Zo kan werk met werk gemaakt worden. Bij een regionaal systeem waar snelheid voorop staat ligt dit ook het meest voor de hand. De snelheid en de lengte van het traject zijn immers bepalend voor de vervoerwaarde (aantal reizigers) In de dienstregeling is plaats voor twee haltes in Belvédère: een in de omgeving van het Bassin en een ter hoogte van Boschpoort bij sluis 19. Zo worden zowel de binnenstedelijke ontwikkeling uit de 1^e fase als het centrum uit de 2^e fase van Belvédère ontsloten. De gesuggereerde variant via Cabergerweg en Brusselse weg past meer in een stedelijk tram netwerk met meerdere lijnen. Daar blijkt echter niet voldoende vervoerspotentie voor te bestaan. 2. Natuurlijk.
SLBB	In de Noordwestsituatie is de 1 ^e P&R in Lanaken getekend. Is het niet wenselijk en noodzakelijk om deze ook aan de Brusselseweg en de Bosscherweg te realiseren?	De aangegeven locatie is een van de opties. Bij de verdere uitwerking van het plan zullen de gesuggereerde plekken zeker ook overwogen worden.
SLBB	Verlengde Franssingel ontsluit stadsverkeer. Bosscherweg blijft zo een belangrijke verkeersader. Gezien het treinverkeer en doseerlichten geeft dit enorme filevorming. Dit is nu reeds het geval, hoe gaat u dit oplossen?	In de verkeersontwerpen uit het onderzoek blijkt het mogelijk om het verkeer over de genoemde kruispunten af te wikkelen. Het ontlasten van de Bosscherweg is pas mogelijk indien de infra van de tweede fase Belvédère aangelegd wordt. De nieuwe Bosscherlaan zou dan het verkeer van Bosscherweg en Brusselseweg moeten overnemen. In het kader van een andere studie (Maaskruisend verkeer) wordt onderzocht of zelfs bij temporisering van het programma van de tweede fase de infra moet worden aangelegd .
Privé	Als de tram voor geheel Maastricht is, waarom maakt men dan niet een ringtracé over alle singels van de stad (- 4 ^e tracé)? Vele voordelen: o.a. 1. geen aantasting van de binnenstad 2. betere ontsluiting t.b.v. alle wijken van de stad 3. relatief goedkoper 4. zie voorbeeld in Parijs.	Voor de realisatie van de tram Hasselt-Maastricht is eerste vereiste dat Vlaanderen/Hasselt met station Maastricht verbonden wordt. Door deze verbinding via de binnenstad vorm te geven, verhoog je de vervoerwaarde (aantal reizigers) aanzienlijk. Door het toepassen van een tracé via de singels verhoog je de reistijd zodanig dat het aantal reizigers weer afneemt, hetgeen een ongewenste situatie is.
Bewoner	Is het wel verstandig om in een onveilige slecht verlichte straat te investeren?	Onduidelijk is wat bedoeld wordt. Als voor een tracé (bv. Boschstraat of Maasboulevard) gekozen wordt, dan zal de openbare ruimte mee opgepakt worden om verblijfskwaliteit en veiligheid te optimaliseren.
Bewoner	Waar kunnen de vergunningparkeerders op de Boschstraat hun auto kwijt?	In de C-variant, waarbij de tram via Boschstraat en Markt gaat, komen parkeerplaatsen op de Boschstraat te vervallen. Een mogelijk alternatief is vergunninghoudersparkeren in de parkeergarages in de directe omgeving. Maar dit is nog niet uitgewerkt.

Privé	In oplossing B gaat u volledig voorbij aan aansluiting van het verkeer aan de toekomstige verhoogde en verlengde Noorderbrug. De huidige keuze van op- en afritten bij de Bosscherweg in combinatie met gelijkvloerse goederentrein is onmogelijk.	Verkeerstechnisch is de variant uit het masterplan Belvédère samen met Prorail uitgewerkt tot een acceptabele oplossing. Het toevoegen van de tram aan het tracé is daarop niet van invloed, omdat deze buiten genoemde kruising blijft. De tram komt pas vlak voor de kruising Franssingel-Boschstraat de Bosscherweg op.
Winkeliers	Waarom een tram als een bus het ook kan en zuinig is met CO2. Tramleidingen zijn ook niet mooi. Wat is de meerwaarde voor ons als er niet meer bezoekers komen uit België. Maak dan een centrumbus.	Toevoeging van de tram aan het openbaar vervoer systeem levert 20% extra reizigers op. Deze aantallen zullen met een bus vanwege imago, snelheid en betrouwbaarheid niet worden gehaald. Het al dan niet toepassen van bovenleiding is afhankelijk van de keuze van het materieel door De Lijn.
Bewonersbelangen	In wiens belang worden deze plannen gerealiseerd? Wat is de meerwaarde concreet voor de bewoners van het Boschstraatkwartier.	Een belang is de terugdringing van het vaak overlastgevende autoverkeer en daarmee de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de binnenstad. Daarnaast biedt de tram ook een kans voor de ontwikkeling van de gebieden rondom het Bassin. Nieuwe stedelijke voorzieningen dragen bij aan de attractiviteit van de binnenstad, ook voor het wonen.
Bewoner	De afwerking van de vorige 'verbouwing' is nog niet afgerond en nu weer opnieuw?? Wanneer leert Maastricht van z'n geschiedenis?	De toekomst is niet te voorspellen. En als een kans zich voordoet moet men voor- en tegen argumenten afwegen. Daarom zijn ook drie verschillende tracés onderzocht.
privé	De tram moet terug. De auto eruit, hij veroorzaakt ongelukken en is slecht voor het milieu.	
Buurtplatform Randwijck	Welke rol is er nog voor buurtkaders bij de ateliersessies?	De buurtkaders hebben in het proces tot nu toe geen actieve rol gehad. Wel zijn de buurten via de 2 stadsconsultaties actief geïnformeerd.
Reizigersvereniging Rover	Loopafstanden voor de buspassagiers worden wel erg groot (bijv. vanuit OLV-plein)	Ten aanzien van de loopafstanden van de buspassagiers verandert er niet heel veel ten opzichte van de huidige (gesplitste) situatie. Er blijft een bushalte op de Markt en Vrijthof voor de bussen in Zuidwestelijke richting en er komt een betere halte op de Maasboulevard voor de overige bussen.
Reizigersvereniging Rover	Is u bekend dat de winkels uit de winkelstraat van Saarbrücken (bezig zijn te) verhuizen naar de straat waar de tram rijdt?	Ja, immers een autovrije, door de tram goed ontsloten, winkelstraat is aantrekkelijker dan een winkelstraat die gedomineerd wordt door de auto.
Privé	Waar komt die 20% toename vandaan? Op welke termijn en waarom was geen aanwijspijl bij de presentatie?	De 20 % is gebaseerd op de toename van het aantal reizigers in het openbaarvervoersysteem bij toevoeging van de tram. De passagiers zijn vooral afkomstig uit België en van de vervoerrelatie binnenstad/Markt, Centraal Station en Randwijck. Dit cijfer is uitkomst van het

		vervoerwaarde onderzoek, gebaseerd op de eindsituatie in 2020. Aanwijspijl zal een volgende keer aanwezig zijn.
Privé	Hoe frequent gaat deze tram rijden?	In de eerste fase 2 keer per uur in elke richting. Uiteindelijk is een frequentie van 4 keer per uur in elke richting wellicht mogelijk.
	Bij variant C: waarom niet door het voetgangers-gebied Mosae Forum recht op de brug aan ipv door de Gubbelstraat.	Dit is overwogen en onderzocht in de schetsontwerpen. Er zijn belangrijke bezwaren, waaronder de beperkte draagkracht van de onderliggende parkeergarage en het te overwinnen hoogte verschil.
Privé	<ol style="list-style-type: none"> 1. Waarom vanaf Markt rechtdoor Mosae Forum → brug (niet over Gubbelstraat) 2. Wat gebeurt er met het oude NS-spoor Bosscherweg? 3. Past tram bij het centrum? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. zie hier boven. 2. het spoortracé Lanaken- station Maastricht wordt weer in gebruik genomen (is nu in uitvoering). Voor de tram wordt onderzocht of hetzelfde spoor gebruikt kan worden of dat er een eigen spoorbaan wordt gerealiseerd. 3. Ja, echter de schaal en omvang van de infrastructuur vereisen zorgvuldige inpassing.
Privé	Bij de voorlichting van het Belvédère plan was de stelling dat de Boschstraat/Achter de Barakken autoluw zou worden. Begrijp ik goed dat door de aanleg van de tram het autoverkeer over deze straten sterk toeneemt?	Bij de plannen voor de ontwikkeling van het Sphinxterrein is aangegeven dat ten opzichte van het vastgestelde Masterplan uit 2004 een belangrijke verkeersreductie is gerealiseerd. Dit is bereikt door de entree van de publieke parkeergarage niet aan de Maagdendries, maar aan de Frontensingel te situeren. Het toegenomen verkeer is deels een gevolg van de ontwikkeling van woningen op het zuidelijk deel van het Sphinxterrein en het terrein Nutsbedrijven. En deels een gevolg van het raadsbesluit met betrekking tot de verlegging van de OV-as waarbij de Boschstraat-midden eenrichtingsverkeer (N-Z) wordt in de uiteindelijke situatie.
Privé	Houdt men rekening met een tram via de Maartenslaan naar Witte Vrouwenveld naar Amby en Scharn- en Heer - de Heeg. Ringlijn via campus + azM spoor station?	In de koersnota, het onderzoeksrapport waarin de richting is bepaald voor de thans onderzochte 3 varianten, is gekeken naar een zgn. stadstram. De vervoerwaarden van de onderzochte tracés waren te laag en de kosten te hoog. Dit wordt met name veroorzaakt door een aantal zeer krappe bochten en de hierdoor veroorzaakt langere reistijd.
Bewoner binnenstad	U gaat ervan uit dat reizigers makkelijk "overstappen" van tram op bus en vice versa. Krijgen beiden dan hetzelfde betaalmiddel/systeem?	Het betaalmiddel/systeem specifiek ten aanzien van de tram (mede in relatie tot de bus) is nog niet onderzocht. Uitgangspunt is dat de overstappen tram/bus niet gehinderd worden door het gekozen betaalmiddel/systeem.
Privé	We zijn in de Boschstraat net verlost van de bouwput. Is het echt nodig om de hele boel weer open te gooien? (variant C).	De toekomst is niet te voorspellen. En als een kans zich voordoet moet men voor- en tegen argumenten afwegen. Daarom zijn ook drie

		verschillende tracés onderzocht.
Privé	Wat gebeurt er met de drie bushaltes tegenover de Matthiaskerk, wanneer daar in variant C een tramhalte komt? Als ze blijven, blijven daar dan hetzelfde aantal bussen rijden?	In het geval van een tram over de Markt, zal de busbediening via de Maasboulevard plaats vinden. De bushaltes op de Boschstraat zullen dan verdwijnen.
Rover Reizigersvereniging	Is er bij Variant C voldoende ruimte voor bushalte Maasboulevard?	Ja.
Fietsersbond	Hoe is een veilige afwikkeling van tram en fiets en eventueel bus mogelijk op Boschstraat en Gubbelstraat?	In de verkeersveiligheidsaudit is geconstateerd dat tussen de tram, bus (2x richting) en de fietsers in mn. de Gubbelstraat conflicten optreden. Hierdoor scoort deze variant slecht op het gebied van verkeersveiligheid. Routing van de fiets is in deze variant aandachtspunt.
	Had er niet eerder geconstateerd kunnen worden dat de vork van de Wilhelminabrug te smal is en de kademuur eveneens?	Nee, tram is nieuw toegevoegd type voertuig en vraagt meer breedte door de vaste ligging in combinatie met fietsers, en door de grotere boogstralen. Oorspronkelijk was op/over de kade muur een derde paviljoen gedacht. Dat komt nu te vervallen. Om een kwalitatief goede voetgangersverbinding Wilhelminabrug-Landbouwbelang- Bassin te maken is het beperkt opschuiven van de oude kademuur langs de Wilhelmina kade wenselijk.
Buurtplatform Randwijck	Wat zijn de varianten tussen Maastricht Centraal en Randwijck (azM/Campus)?	In de koersnota zijn meerdere varianten tussen Maastricht CS en Randwyck nader onderzocht. De trasering waar nu aan gedacht wordt is Parallelweg, na het gebouw de Colonel parallel aan het bestaande spoor, tot aan Kennedybrug, daarna Endepolsdomein, Gaetano Martinolaan, P. Debyelaan.
Buurtplatform Randwijck	Er wordt over een verbinding met België gesproken, maar zowel die naar Visé en Luik als naar de Voerstreek ontbreekt nog in de planvorming, waarom?	Het project Tram Vlaanderen-Maastricht voorziet in fase 1 in een verbinding tot Maastricht Centraal Station en in fase 2 de doortrekking naar Randwyck. Verdere doortrekking zit niet in de projectscope.
Buurtplatform Randwijck	Waarom wordt er geen cirkellijn gecreëerd tussen Randwijck en de Markt c.q. Boschstraat?	Het schaalnivo van de gemeente Maastricht én de kosten die gepaard gaan met het aanleggen en onderhouden van traminfra lenen zich niet voor het aanleggen van een voorgestane cirkellijn.
Buurtplatform Randwijck	Welke toekomstige varianten Oost-West/Noord-Zuid zijn mogelijk en aantrekkelijk? Bijv. richting ENCI, Geusselt, Dousberg?	In de koersnota, het onderzoeksrapport waarin de richting is bepaald voor de thans onderzochte 3 varianten, is gekeken naar een zgn. stadstram. De vervoerwaarde waren te laag en de kosten te hoog. Dit wordt met name veroorzaakt door een aantal zeer krappe bochten en de hierdoor veroorzaakt langere reistijd.

P.G.B.M. (platform gehandicapten beleid)	Worden alle trams en tramhaltes meteen rolstoel toegankelijk gemaakt?	Ja. De tram is lage vloermaterieel en de haltes worden aangelegd op 30 cm, waardoor een vlakke instap wordt gerealiseerd.
P.G.B.M.	In hoeverre is er rekening gehouden met rolstoelgebruikers?	De haltes en de tram zijn rolstoeltoegankelijk (zie hierboven).
Privé/ reptielenskundige	Op en langs het spoor van de grens tot aan de overweg Bosscherweg komen beschermde dieren en planten voor (o.a. muurhagedis) prorail heeft in 2008 speciale voorzieningen getroffen voor de aanwezige reptielen. Aan die maatregelen heeft het ministerie van LNV voorwaarden gekoppeld aan het aantal treinbewegingen en maximum snelheid op het spoor tussen Boschoort en Bosscherveld. Bij ingebruikname van een tram neemt het aantal bewegingen drastisch toe en ook de maximum snelheid zal hoger liggen dan bij goederenvervoer. Er is overleg nodig om te komen tot compenserende maatregelen.	Momenteel wordt deze problematiek onderzocht door ProRail.
CNME Maastricht	Hoe worden bij het knelpunt Noorderbrug/Fort Willemweg de natuurwaarden ingepast? Hier zijn in 2008 al compensatiegebieden (in het kader van de Flora & Faunaweg) ingericht langs het spoor, voor o.a. de muurhagedis. Overlappen de compensatiegebieden met de tramplannen en hoe denkt men hiermee om te gaan? (in het kader van de Flora & Faunawet).	Momenteel wordt deze problematiek onderzocht door ProRail.
Bewoner	Waar is de halte in Belvédère gedacht? Wordt er nog gedacht aan een tweede spoor naar Lanaken?	Ongeveer ter hoogte van het sluisje in de Zuid-Willemsvaart. Daar waar het programmatische zwaartepunt van de tweede fase Belvédère gedacht is. De meerwaarde van een tweede (apart) spoor is onderwerp van onderzoek. Zie ook hierboven.
Privé	What about Belvédère-tracé? Verdubbelingsspoor? Oostelijk of westelijk? Landschappelijke inpassing? Aantal en plek haltes?	Een tracé echt door de Belvédère, bijv. over de Bosscherlaan, wordt niet meer overwogen, omdat dit niet past in het concept van een regiotram. Bovendien ligt de realisatie van de tweede fase te ver in de tijd. Momenteel wordt het tracé over de bestaande spoordijk onderzocht. Bij een eigen spoortracé ligt deze naar verwachting aan de oostelijke zijde. Verder zie boven.
Natuur historisch genootschap Limburg	<ol style="list-style-type: none"> 1. maximale snelheid tram binnen de stadsagglomeratie? 2. Hoe komt de halte in het Bosscherveld eruit te zien? 3. Welke aanpassingen worden 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dezelfde maximum snelheid als het overige verkeer (circa 30 km/u), echter deze zal niet overal gehaald worden o.a. vanwege bochten. 2. De haltes op het tracé tussen grens en Bosscherweg zijn nog niet nader uitgewerkt.

	genomen ter bescherming van de muurhagedis?	3. De noodzakelijke aanpassingen ter bescherming van de muurhagedis zullen worden getroffen.
Stichting Woonschepen Stichting Leefbaarheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vaste punten in elk model, waarom Boschpoort niet als vast punt meegenomen? 2. Maximaal geluid is al bereikt bij goederenvervoer. Kan geen extra belasting verdragen. Tunnelingang verlengen. Europees monument, hoe kun je deze verlengen? 3. Gaat men de trams vaker wassen dan de bussen? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. vraag is niet geheel duidelijk. Maar een halte Boschpoort/Belvédère bij het sluisje wordt overwogen. 2. Milieuaspecten maken deel uit van nader onderzoek ProRail/Provincie. Mogelijke aanpassing van de tunnel zal in samenspraak met de verantwoordelijke diensten worden onderzocht. 3. De Lijn is exploitant van de verbinding. Het onderhoud van de trams valt onder hun verantwoording, echter bij het bieden van een hoogwaardige OV verbinding past ook net en schoon materieel.
Bewoners Boschpoort	Het achtergebleven gebied Boschpoort wordt nog slechter bereikbaar. Hoe wordt dit opgelost? Komt er ooit een uitbreiding?	De tram heeft op het gebied van verkeersafwikkeling geen consequentie voor Boschpoort, aangezien deze pas ter hoogte van de Verlengde Franssensingel de Bosscherweg op gaat.
SLBB	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alle voorstellen zijn er voor ontlasting van het Centrum, Boschpoort wordt steeds verder geïsoleerd. 2. Men ontsluit een nog fictief gebied Belvédère en maakt geen halte in Boschpoort. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zie voorgaande antwoord. 2. Halte Belvédère is tevens halte Boschpoort
SLBB	Gemeenschappelijk gebruik van het spoor vanaf Boschpoort België hoeveel trein & tram bewegingen per uur?	De nog te maken keuze voor medegebruik van het bestaande goederenspoor of separaat spoor voor de tram is bepalend voor de aantallen. Uitgangspunt is dat de wettelijke geluidsgrens van 57 dba voor goederenvervoer en tram niet wordt overschreden. Doelstelling is om de tram 2 keer per uur te laten rijden. Onderzocht wordt of het mogelijk is om in de toekomst 2 extra ritten tussen Lanaken en Centraal Station te realiseren.
Privé	Beseft u ook dat u de medewerkers van Sappi de indruk geeft dat het bedrijf niet lang meer bestaat? De werkgelegenheid in gevaar brengt?	In het kader van de omlegging van de OV-as heeft het bedrijf aangegeven dat het gebruik van het parkeerterrein kan worden onderzocht. In het kader van de studie naar de inpassing van de tram heeft de directie deze stelling herhaald. Uiteindelijk beslist het bedrijf of de onderzochte varianten in de toekomst ook gerealiseerd kunnen worden en onder welke condities.
Privé	Bij vorige voorlichting was er geen sprake van dat Sappi zou meewerken of was het toen toch wel bekeken?	Zie hierboven.
Privé	Waarom wordt er niet gekeken naar een variant op route B (Franssensingel) waarbij tram niet via Boschstraat maar via de Commandeurslaan wordt geleid? Dit ontlast het knooppunt onder de Noorderbrug.	Klopt, maar de tram moet dan wel twee keer de drukke verkeersstroom kruisen. In de huidige tracé voorstellen rijdt de tram vooral met het verkeer mee.
Privé	1. in welk plan doet de nu gerestaureerde spoorbrug dienst?	1. Alleen goederenvervoer

	<p>2. Stopt de tram ook voldoende in Bosscherveld ivm de arbeidende mens? Dit is een groot gemis in Beatrixhaven o.a. daar is het openbaar vervoer (op gevangenis na).</p> <p>3. Laat Markt geheel vrij. Tram: bedient Markt met overstap op kleine busjes. Voorwaarde: verhoogde in-uitstap!</p>	<p>2. Er is voorzien in 2 haltes Bélverdere</p> <p>3. Vraag is niet duidelijk.</p>
Buurtbewoner	Waarom wordt de bestaande spoorbrug niet gebruikt met een pendeldienst station - binnenstad?	Het aantal reizigers is sterk afhankelijk van de snelheid en lengte van het af te leggen traject. De reizigers die naar de binnenstad willen, zullen in geval van een pendeldienst minder gebruik maken van de verbinding.
Privé	<p>1. Is er geen rol voor de spoorbrug "weggelegd"?</p> <p>2. Wanneer worden nu een eindelijk de binnenstadbewoners met rust gelaten! Herbestrating-tunnel-Maasboulevard-Markt-Mosae Forum enz.</p>	<p>1. Nee, in de koersnota is hierna gekeken maar vanwege vervoerwaard, te geringe hoogte van de brug en toekomstvastheid is deze variant afgevallen.</p> <p>2. Er is begrip voor de overlast maar de toekomst is niet te voorspellen. Als een kans zich voordoet voor de stad dat worden voor- en tegen argumenten afgewogen. Daarom zijn ook drie verschillende tracés onderzocht.</p>
	Wat gaat met de busverbinding Veldwezelt-Maastricht gebeuren (nu lijn 20a)?	De verbinding via de Bosscherweg zal komen te vervallen, de verbinding via de Brusselseweg blijft bestaan.
Reizigersvereniging Rover	Moet bovenleiding gebruikt worden of kan ook inductie worden gebruikt? (geen diesel in de stad!).	De gemeente Maastricht is in deze volgend aan de Lijn die de keuze maakt voor het materieel.
	Zijn de bovenleidingen wel nodig? In Amsterdam rijdt de tram toch ook zonder bovenleidingen?	Zie hierboven.
	Waarom continu praten over masten en bovenleiding terwijl u in de voorfilm laat zien het drukwiel in de straat voor de energie voor stedschoon hebben we alle tv-masten van de daken moeten halen?	Zie hierboven.
	Wordt ook gedacht aan stroomtoevoer via een kanaal in de grond (zoals toegepast in Bordeaux).	Zie hierboven.
	Als bezoekers van Maastricht die met de trein aankomen in de toekomst direct de tram in gestuurd worden en op de Markt worden afgezet, verwacht ik dat dit behoorlijke gevolgen zal hebben voor de middenstand in Wijk!	In eerste instantie zal met een half-uurs frequentie gereden worden, lager dan de huidige hoogfrequente OV as. Reizigers maken een keuze, de verwachting is niet dat deze veel zal verschillen ten opzichte van de huidige situatie (in aantallen reizigers).