

Resultaten meningspeiling tram Vlaanderen Maastricht

Rapportage: Gemeente Maastricht
Onderzoek & Statistiek
Auteur: Marcel Theunissen
Met medewerking van: Marion Nijsten

Mosae Forum 10
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
T 043 - 3504366
E-mail Marcel.Theunissen@Maastricht.nl

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht;
Domein Stadsontwikkeling, Economie en Beheer

Druk: DPC, gemeente Maastricht

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1	
	1.1	Aanleiding	1
	1.2	Probleemstelling	1
	1.3	Onderzoeksopzet en dataverzameling	2
	1.4	Leeswijzer	4
2	Resultaten	5	
	2.1	Inleiding	5
	2.2	Resultaten peiling	5
3	Conclusie	19	
	Bijlagen	21	
	1	Inleidende tekst bij enquêtes	21
	2	Mening organisaties en verenigingen	23
	3	Mening bezoekers info avond	25
	4	Opmerkingen respondenten	27
	5	Argumenten voor- en tegen de tram	29

1.1 Aanleiding

De gemeente Maastricht werkt op tal van fronten aan het bereikbaar houden van de stad. Een belangrijk ijzer in het vuur is de ontwikkeling van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht die vanaf 2012 operationeel moet zijn. Eerste onderzoek heeft aangetoond dat een dergelijke verbinding haalbaar is. In Maastricht zal de tram naar verwachting haltes krijgen in Belvédère, in het centrum en op het Centraal Station. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om de verbinding door te trekken van Maastricht CS langs het bestaande spoor naar Randwyck. Alvorens het stadsbestuur doorgaat met de verdere ontwikkeling van dit plan, wil men graag peilen of er draagvlak bestaat bij de inwoners en bij diverse belangenorganisaties. De resultaten van deze meningspeiling staan beschreven in deze rapportage.

1.2 Probleemstelling

De probleemstelling van dit onderzoek luidt:

Is er in Maastricht draagvlak voor de aanleg van de tram Vlaanderen Maastricht?

Hieruit zijn de volgende onderzoeksvragen af te leiden:

- Hoe vaak maken Maastrichtenaren gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsing binnen en buiten Maastricht?
- Hoe groot is het potentiële gebruik bij Maastrichtenaren van de geplande tram Vlaanderen Maastricht?
- Denken Maastrichtenaren dat de tram een positieve bijdrage zal leveren aan de bereikbaarheid van de stad?
- Denken Maastrichtenaren dat de tram een positieve bijdrage zal leveren aan de economische structuurversterking van de regio?
- Hoe kijkt de Maastrichtenaar aan tegen eventuele overlast van de tram?
- Hoe kijkt de Maastrichtenaar aan tegen de technische inpassing (rails, bovenleiding)?
- Moet de tram Vlaanderen Maastricht in de ogen van de Maastrichtenaar er komen?
- Waarom moet de tram Vlaanderen Maastricht er *wel* of *niet* komen?

1.3 Onderzoeksopzet en dataverzameling

Voor het vergaren van het benodigde onderzoeksmateriaal is gebruik gemaakt van een vragenlijst. In de peiling zijn vier doelgroepen onderscheiden, te weten:

- a) Bewoners van buurten waar tramspoor staat gepland;
- b) Bewoners van overig Maastricht;
- c) Belangenorganisaties; en
- d) Bezoekers informatieavond

Voor het vergaren van de mening van de doelgroepen a) en b) is het Maastrichtpanel ingezet. Het Maastrichtpanel is representatief voor de Maastrichtse bevolking. Het totale Maastrichtpanel bevat circa 1800 leden. Voor het verkrijgen van een representatief beeld van de bewoners van buurten waar het tramspoor staat gepland, zijn alle panelleden uit deze buurten benaderd.

Voor het verkrijgen van een representatief beeld van de mening van de bewoners uit de overige buurten is het niet noodzakelijk om alle panelleden te bevragen. Uitgaande van een te realiseren betrouwbaarheid van 95% en een respons van 70% volstaat het benaderen van 500 Maastrichtenaren.

Ad a)

Bewoners van buurten waar tramspoor staat gepland

Bewoners van de buurten Binnenstad, Boschpoort, Boschstraatkwartier, Sint-Maartenspoort, Wyck, Heugemerveld en Randwyck worden als direct belanghebbenden gezien. Deze zijn in de peiling als een afzonderlijke groep gedefinieerd. In het Maastrichtpanel zitten ongeveer 300 panelleden die in deze buurten wonen en deze zijn allemaal uitgenodigd om mee te doen aan de peiling. In totaal zijn 215 vragenlijsten digitaal ingevuld. De respons bedraagt daarmee 72% en de betrouwbaarheid komt uit op 86%.

Ad b)

Bewoners van overig Maastricht

Voor het vergaren van de mening van de Maastrichtenaren uit de overige buurten is eveneens het Maastrichtpanel ingezet. In totaal zijn 500 panelleden uit dit gebied gevraagd om de enquête in te vullen en 347 hebben de enquête daadwerkelijk ingevuld. De respons komt daarmee op 69%. De omvang van de steekproef is voldoende groot om uitspraken te doen met een betrouwbaarheid van 94% voor de Maastrichtse bevolking uit de overige buurten.

Ad c)

Belangenorganisaties

In deze groep vallen onderstaande organisaties:

- Buurtplatform Boschpoort, Boschstraatkwartier, Sint-Maartenspoort, Wyck, Heugemerveld en Randwyck
- Vereniging reizigers openbaar vervoer Rover
- Vereniging Binnenstad Ondernemers (VBO)
- LIOF
- Centrummanagement Maastricht
- Samenwerkende Industrie Maastricht
- Academisch Ziekenhuis Maastricht
- A2-bedrijvenplatform
- Universiteit Maastricht
- Bedrijventerrein Randwyck
- WOM Belvédère

Bovengenoemde organisaties zijn via een e-mail uitgenodigd om de enquête in te vullen. Het vragenformulier bood veel ruimte om aanvullende reacties of commentaar te leveren. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 2.

Ad d)

Bezoekers info avond

Na afloop van de informatie avond over de tram Vlaanderen Maastricht hebben de bezoekers een schriftelijke vragenlijst gekregen met het verzoek deze in te vullen. De mening van de bezoekers over de geplande tram is opgenomen in bijlage 3.

De resultaten van de bewoners (doelgroepen a en b) zijn representatief voor de Maastrichtse bevolking. Deze twee groepen worden uitvoerig behandeld in dit rapport. De resultaten van de doelgroepen c) en d) zijn niet representatief maar schetsen slechts een globaal beeld. Deze zijn opgenomen in de bijlagen.

1.4 Leeswijzer

De rapportage valt uiteen in 3 hoofdstukken. Hoofdstuk 1, het onderhavige hoofdstuk, behelst de inleiding. Het tweede hoofdstuk beschrijft de resultaten van de peiling en in het laatste hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies beschreven.

2.1 Inleiding

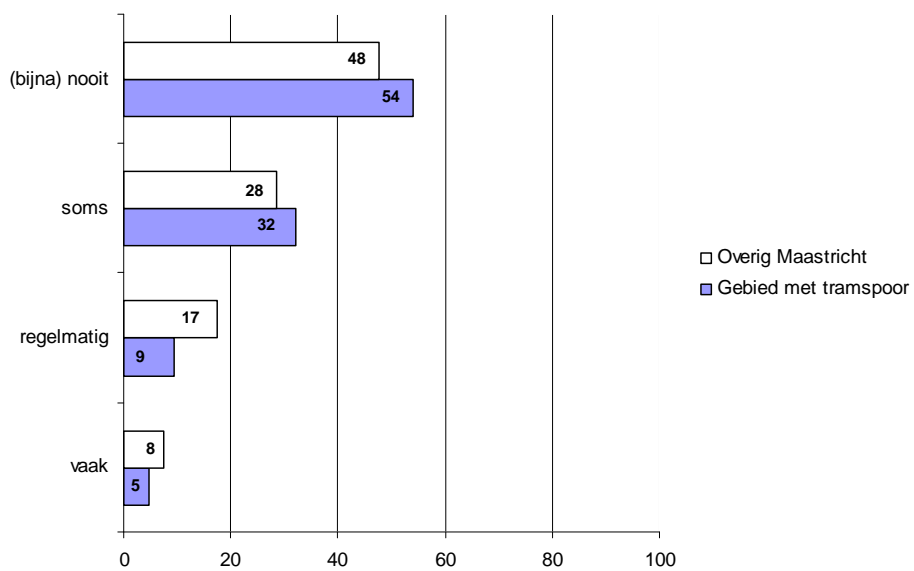
In dit hoofdstuk worden per doelgroep (bewoners van buurten waar tramspoor staat gepland en bewoners van de overige buurten) de resultaten van de meningspeiling beschreven.

2.2 Resultaten peiling

Een kwart van de bewoners van overig Maastricht maakt vaak/regelmatig gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsing binnen Maastricht. De bewoners uit het gebied waar het tramspoor staat gepland maken minder gebruik van het openbaar vervoer (14% vaak/regelmatig).

figuur 2.1

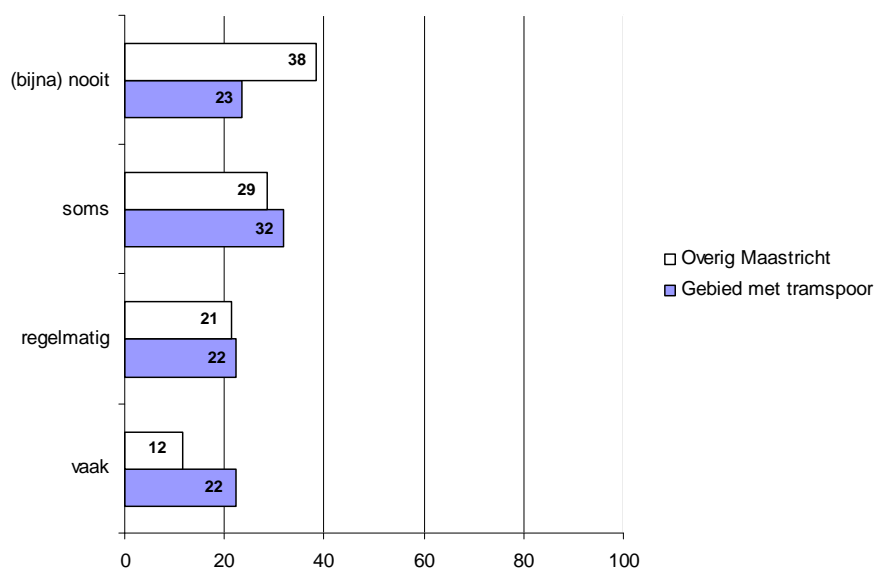
Hoe vaak maakt u gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsing binnen Maastricht? (%)



Voor verplaatsing buiten Maastricht maakt 22% van de bewoners uit het gebied waar het tramspoor staat gepland “vaak” gebruik van het openbaar vervoer. Van de bewoners uit overig Maastricht is dit 12%. Dit verschil is ook terug te zien in de categorie “(bijna) nooit”. Van de bewoners uit overig Maastricht geeft 38% aan (bijna) nooit gebruik te maken van het openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht en bij de bewoners van het gebied waar het tramspoor staat gepland is dat 23%.

figuur 2.2

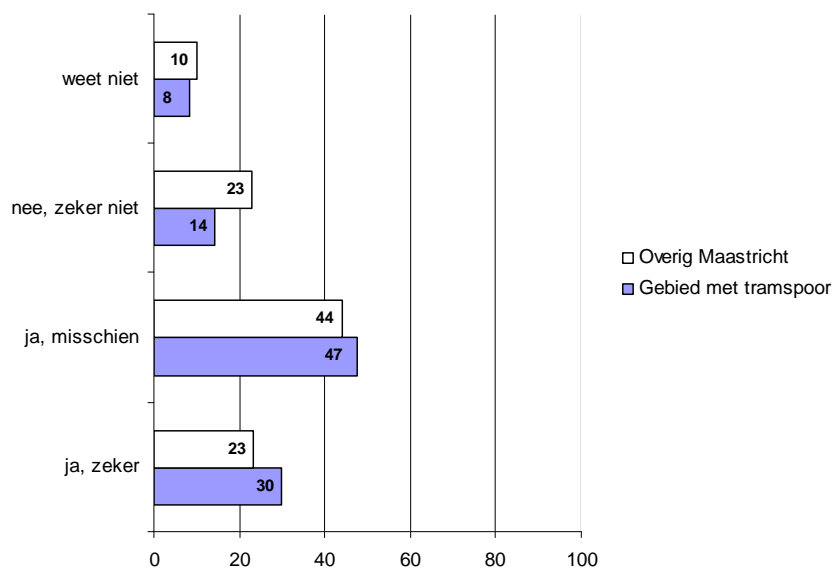
Hoe vaak maakt u gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht? (%)



Meer dan drie kwart van de bewoners in het gebied met tramspoor (77%) gaat zeker of misschien gebruik maken van de tram voor verplaatsing binnen Maastricht. Uit overig Maastricht is dit iets minder, namelijk 67%.

figuur 2.3

Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing binnen Maastricht? (%)



Een nadere analyse van het potentiële gebruik van de tram laat zien dat er in de toekomst ook Maastrichtenaren, die momenteel geen gebruik maken van het openbaar vervoer, de tram zullen nemen. Zo'n 15% van de bewoners uit het gebied met het tramspoor zegt *zeker* gebruik te gaan maken van de tram en 9% van de bewoners uit overig Maastricht is deze mening toegedaan. De groep die zegt *misschien* de tram te zullen nemen is beduidend groter (44%-48%).

tabel 2.1

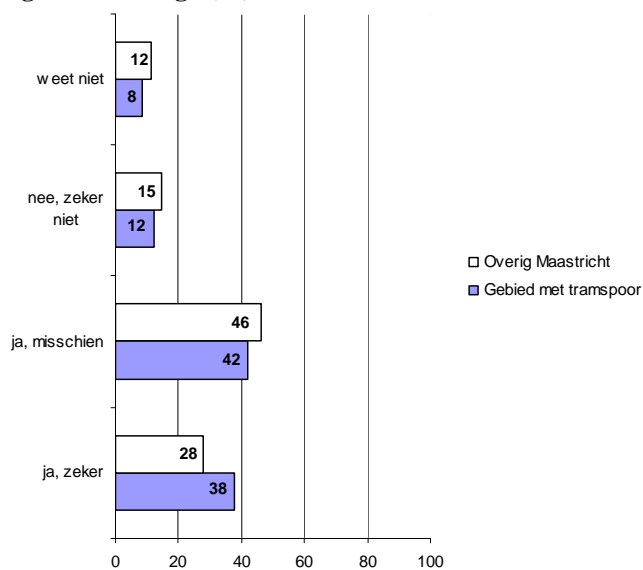
Potentieel gebruik van tram door bewoners die momenteel geen gebruik maken van openbaar vervoer voor verplaatsing binnen Maastricht
 (non-gebruik openbaar vervoer bewoners gebied met tramspoor: 54%, bewoners overig Maastricht: 48%)

	Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing binnen Maastricht?			
	Ja, zeker	Ja, misschien	Nee, zeker niet	Weet niet
Gebied met tramspoor	15%	48%	23%	14%
Overig Maastricht	9%	44%	34%	13%

Voor verplaatsing tussen Maastricht en Belgisch Limburg zal 80% van de bewoners uit het gebied met het tramspoor zeker of misschien gebruik gaan maken van de tram. Uit overig Maastricht geeft 74% dit aan.

figuur 2.4

Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing tussen Maastricht en Belgisch Limburg? (%)



Een nadere analyse van de non-gebruikers van het openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht toont aan dat er een behoorlijk extra potentieel ligt voor het tramgebruik. Bijna een kwart (22%) van de bewoners van het gebied waar het tramspoor staat gepland zegt straks zeker de tram te nemen en 18% van de bewoners van overig Maastricht denkt dit ook.

tabel 2.2

Potentieel gebruik van tram door bewoners die momenteel geen gebruik maken van openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht

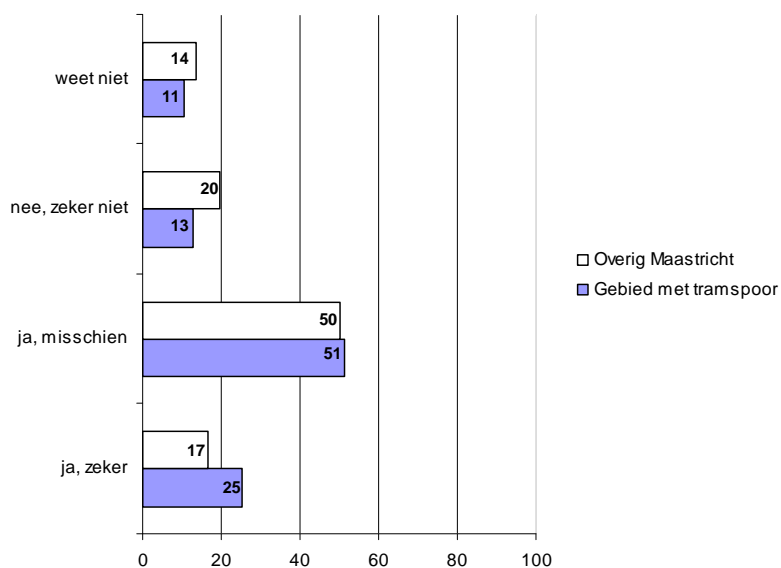
(non-gebruik openbaar vervoer bewoners gebied met tramspoor: 23%, bewoners overig Maastricht: 38%)

	Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing tussen Maastricht en Belgisch Limburg?			
	Ja, zeker	Ja, misschien	Nee, zeker niet	Weet niet
Gebied met tramspoor	22%	40%	18%	20%
Overig Maastricht	18%	50%	17%	15%

Zo'n drie kwart van de bewoners uit het gebied met tramspoor denkt misschien of zeker gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing tussen Maastricht en België. Bij de bewoners uit overig Maastricht ligt dit iets lager (67%).

figuur 2.5

Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor (gedeeltelijke) verplaatsing tussen Maastricht en België (verder dan Belgisch Limburg)? (%)



Indien wordt gekeken naar de mening van de non-gebruikers van het openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht, dan blijkt dat ook deze Maastrichtenaren straks de tram zullen nemen. Zo'n 6% van de bewoners uit het gebied met het tramspoor zegt *zeker* gebruik te gaan maken van de tram en 9% van de bewoners uit overig Maastricht is deze mening toegedaan. De groep die zegt *misschien* de tram te zullen nemen is beduidend groter (49%-56%).

tabel 2.3

Potentieel gebruik van tram door bewoners die momenteel geen gebruik maken van openbaar vervoer voor verplaatsing buiten Maastricht

(non-gebruik openbaar vervoer bewoners gebied met tramspoor: 23%, bewoners overig Maastricht: 38%)

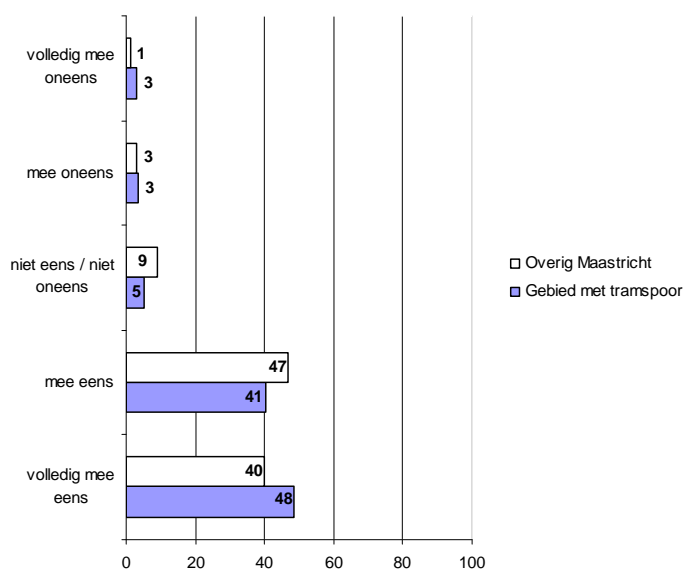
	Denkt u in de toekomst gebruik te gaan maken van de tram voor verplaatsing tussen Maastricht en België? (verder dan Belgisch Limburg)			
	Ja, zeker	Ja, misschien	Nee, zeker niet	Weet niet
Gebied met tramspoor	6%	56%	20%	18%
Overig Maastricht	9%	49%	26%	16%

Een grote groep bewoners (bijna 90%) denkt dat de tram een bijdrage zal leveren aan de bereikbaarheid van de stad.

figuur 2.6

In welke mate bent u het eens met onderstaande uitspraak?

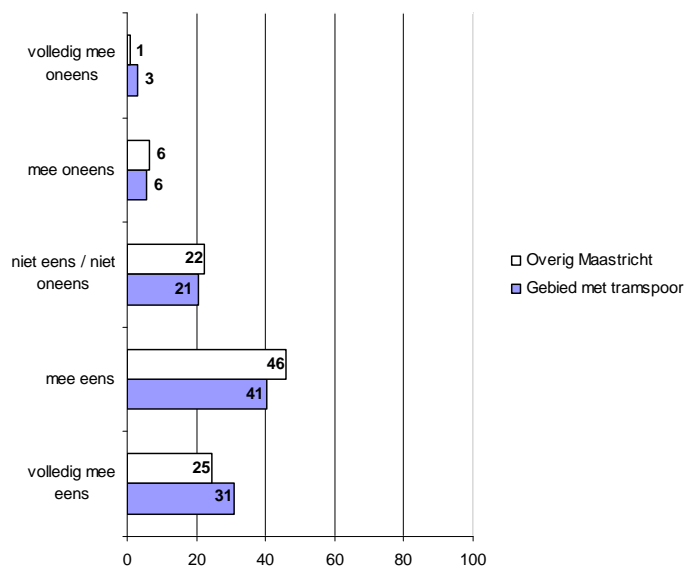
- de geplande tramverbinding zal een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad (%)



Bijna drie kwart van de bewoners denkt dat de tram zal bijdragen aan de economische structuurversterking in de regio.

figuur 2.7

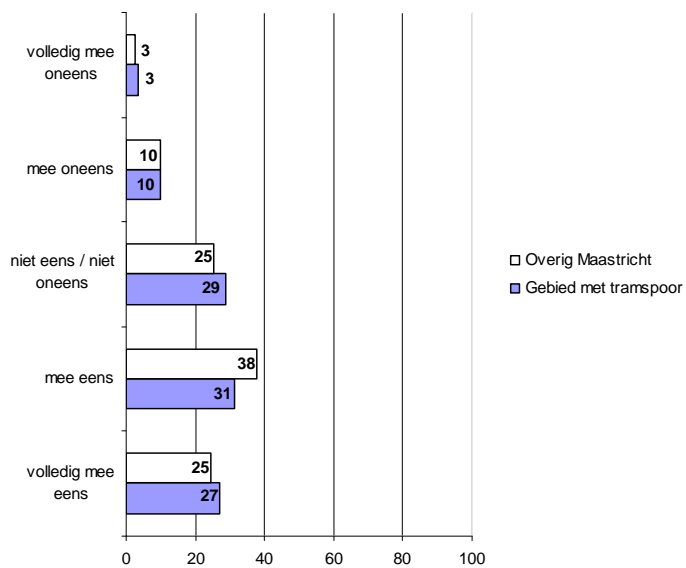
**In welke mate bent u het eens met onderstaande uitspraak?
- de tram zal bijdragen aan de economische structuurversterking in de regio (%)**



Bij de meeste bewoners leeft het beeld dat de tram minder overlast zal veroorzaken dan de bussen.

figuur 2.8

In welke mate bent u het eens met onderstaande uitspraak?
- ik denk dat de tram minder overlast veroorzaakt dan de bussen (%)

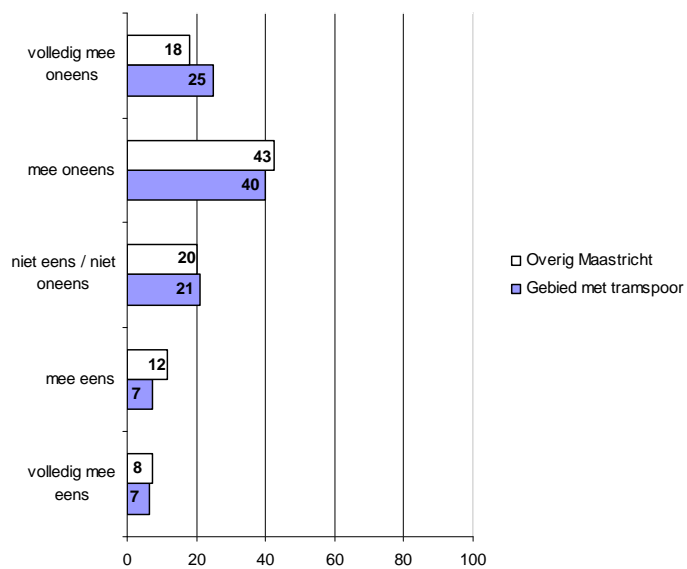


De technische inpassing van de trams vormt voor de meeste bewoners geen reden om af te zien van de tram.

figuur 2.9

In welke mate bent u het eens met onderstaande uitspraak?

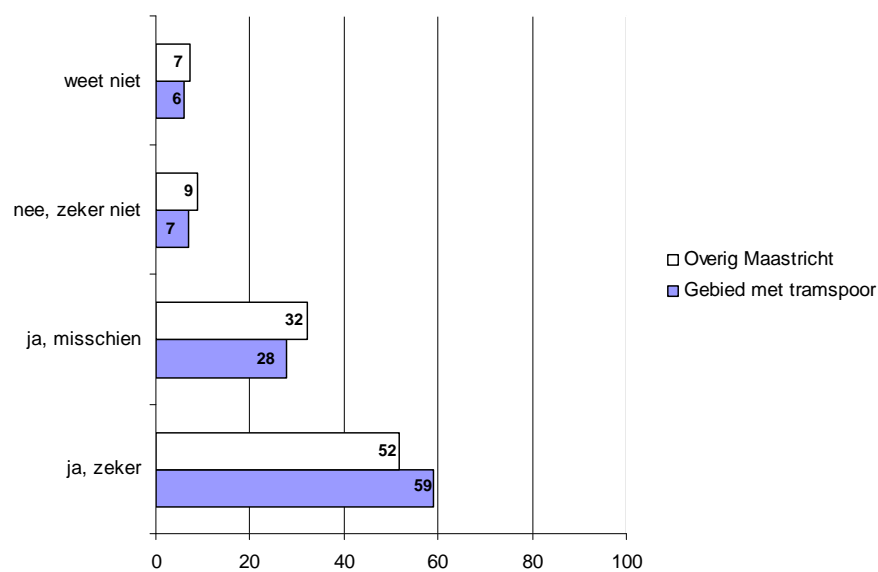
- de technische inpassing (bovenleiding, rails, etc.) van de tram in Maastricht is voor mij een reden om af te zien van de aanleg van de tram (%)



Meer dan de helft van de bewoners is van mening dat de tramverbinding er zeker moet komen en rond de 30% ziet wel iets in de tram maar is er nog niet helemaal van overtuigd. De groep bewoners die pertinent tegen de komst van de tram is, is klein (circa 8%).

figuur 2.10

Vindt u dat de voorgestelde tramverbinding er moet komen? (%)



In tabel 2.11 zijn de belangrijkste argumenten voor- en tegen de komst van de tram opgenomen.

tabel 2.11

Waarom vindt u dat de voorgestelde tramverbinding er WEL/NIET moet komen?

Doelgroep: *Bewoners van buurten waar tramspoor staat gepland*

Argumenten waarom de tram er ZEKER moet komen	Argumenten waarom de tram er MISSCHIEN moet komen	Argumenten waarom de tram er NIET moet komen
<ul style="list-style-type: none"> - Betere bereikbaarheid - Verkorte reistijd - Minder overlast (geluid, stank) - Daardoor minder autoverkeer - Trams zijn prettiger dan bussen 	<ul style="list-style-type: none"> - Betere bereikbaarheid met België - Vergroot de bereikbaarheid - Snelle manier van verplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Veroorzaakt overlast - Meer verkeersproblemen voor Boschpoort

Doelgroep: *Bewoners overige buurten*

Argumenten waarom de tram er ZEKER moet komen	Argumenten waarom de tram er MISSCHIEN moet komen	Argumenten waarom de tram er NIET moet komen
<ul style="list-style-type: none"> - Positieve invloed op de bereikbaarheid - Naar verwachting minder auto's in de stad - Het is milieuvriendelijk - Betere verbinding met België 	<ul style="list-style-type: none"> - Betere verbinding met België - Betere bereikbaarheid - Nadeel is het straatbeeld en het verkeer - Als het bijdraagt aan minder CO2 	<ul style="list-style-type: none"> - Vervuiling van het straatbeeld - Genoeg mogelijkheden om je te verplaatsen - Ik vind een tram niet passen bij Maastricht

Een compleet overzicht van alle genoemde argumenten is opgenomen in bijlage 5.

Van de bewoners uit de buurten waar het tramspoor staat gepland (Binnenstad, Boschpoort, Boschstraatkwartier, Sint-Maartenspoort, Wyck, Heugemerveld en Randwyck) zegt 59% dat de tram er *zeker* moet komen en van de bewoners uit de overige Maastrichtse buurten vindt 52% dat de tram er *zeker* moet komen. Daarnaast geeft bijna één op de drie Maastrichtenaren aan dat de tram er *misschien* moet komen. Dit betekent dat in zijn totaliteit zo'n 85% van de Maastrichtenaren in meer of mindere mate positief oordeelt over de komst van de tram.

Bewoners vinden dat de geplande tram positief zal bijdragen aan de bereikbaarheid van de stad en dat de tram tevens zal bijdragen aan de economische structuurversterking in de regio. De technische inpassing (bovenleiding, rails, etc.) is slechts voor weinig bewoners een reden om af te zien van de komst van de tram. Veel bewoners verwachten dat de tram minder overlast zal veroorzaken dan de bussen.

Ook het te verwachten gebruik van de tram laat een positief beeld zien. Zowel voor verplaatsingen binnen Maastricht als voor verplaatsingen naar België is er een groot potentieel reizigers vanuit Maastricht. Naar eigen zeggen gaan ook een aantal bewoners dat momenteel (bijna) geen gebruik maakt van het openbaar vervoer straks wel gebruik maken van de tram Vlaanderen Maastricht.

Bijlage 1

Inleidende tekst bij enquêtes

Inleiding Enquête Tram Vlaanderen Maastricht

De gemeente Maastricht werkt op tal van fronten aan het bereikbaar houden van de stad. Nu en in de toekomst. Een belangrijk ijzer in het vuur is de ontwikkeling van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht die vanaf 2012 operationeel moet zijn. Eerste onderzoek heeft aangetoond dat een dergelijke verbinding haalbaar is. In Maastricht zal de tram naar verwachting haltes krijgen in Belvédère, in het centrum en op het Centraal Station. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om de verbinding door te trekken van Maastricht CS langs het bestaande spoor naar Randwijck.

Met de komst van de tram is Maastricht een volwaardig en betrouwbaar OV-systeem rijker. Een OV-systeem dat zowel binnen als buiten de stad voordelen oplevert. De voordelen op een rijtje:

- De verbinding halveert de reistijd per OV tussen Hasselt en Maastricht: van 71 minuten naar 36 minuten.
- Binnen de stad ontstaat een nieuwe betrouwbare OV-verbinding tussen Belvédère en Randwijck.
- De tram krijgt een halte in Diepenbeek (B) en versterkt zo de relatie tussen de twee universiteiten.
- De tram verbindt de twee Limburgse bestuurscentra Hasselt en Maastricht
- De tram krijgt een halte in Lanaken (B) en biedt daarmee een mogelijkheid voor de aanleg van een Park & Ride faciliteit aan de rand van de stad.
- De tram biedt het nieuwe woongebied Belvédère een goed OV-systeem.
- De tramverbinding verbindt het Belgische en Nederlandse OV-netwerk met elkaar. De tram is onderdeel van het Belgische Spartacusplan, dat meerdere Vlaamse steden per tram met elkaar verbindt. Deze steden worden door aanleg van de tram ook vanuit Maastricht ontsloten. De snelste route naar bv Antwerpen met het OV is dan de tram naar station Hasselt en vanuit daar de trein naar Antwerpen.
- Een tramverbinding leidt tot een versterking van de economische structuur van de regio

Het beoogde tracé

De tram komt via het bestaande spoor uit Lanaken de stad binnen. Hij ontsluit daarmee meteen het nieuwe woongebied Belvédère. Via Boschpoort komt hij bij de Noorderbrug de binnenstad binnen. Vanaf daar moet er ook nieuwe rails gelegd worden. Op dit moment worden nog twee routes door de binnenstad onderzocht: een loopt via de Bassinbrug en de Van Hasseltkade naar de Wilhelminabrug. De tweede loopt via de Boschstraat en de Markt naar de Wilhelminabrug. Na de Wilhelminabrug rijdt de tram door de Sint Maartenslaan, voor het centraal station langs en loopt hij vanaf de Duitse Poort langs het bestaande spoor richting Randwijck. Vlak voor station Randwijck buigt hij af naar de voorzijde van het AZM. Hoe het tracé er straks definitief uit komt te zien wordt nog onderzocht en hangt samen met aspecten van ruimtelijke ordening, veiligheid, milieu en mobiliteit.

Wat u verder weten moet

De Belgische exploitant "De Lijn" zal de tramverbinding gaan exploiteren. Dat betekent dat de huidige bussen van de Lijn die vanuit België over de Bosscherweg naar de Boschstraat rijden, zullen verdwijnen. Daarnaast wordt gestreefd naar een optimalisatie tussen de huidige buslijnen van Veolia in Maastricht en de tramverbinding.

De snelheid van de tram in de stad varieert van 10 tot 35 kilometer per uur. Buiten de stad rijdt de tram op diesel en is de maximumsnelheid 100 kilometer per uur. De trams krijgen een gelijkvloerse instap, dit betekent dat het perron en het voertuig dezelfde hoogte hebben. Dat is vooral gemakkelijk voor mindervaliden, gezinnen met jonge kinderen en gebruikers van een rollator.

Onderzoek naar geluidseffecten van modern trammaterieel in binnensteden toont aan dat bij vervanging van busverkeer de geluidsbelasting licht daalt. Daar waar géén bussen worden vervangen stijgt de geluidsbelasting licht. Het beoordelingskader is en blijft uiteraard de wettelijke geluidshindernormering. Verder heeft de komst van de tram ook een aantal technische implicaties voor de stad. Vanaf het punt waar de tram het bestaande spoor verlaat (Noorderbrug) moeten rails en bovenleidingen worden aangelegd.

Tot slot, voor vergelijkbare tramprojecten heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een veiligheidsnormering ontwikkeld die is vastgesteld in de Kadernota Railveiligheid. Het definitieve tracé over Maastrichts grondgebied wordt ontworpen volgens de normen uit die Kadernota.

Uw mening horen?

We vinden het belangrijk om te weten wat de Maastrichtenaar vindt van de plannen. Vandaar dat we nu een enquête houden. De uitkomsten van de enquête worden meegenomen in het vervolgetraject. Ook de raad krijgt de uitkomsten van de peiling. Zij nemen in het voorjaar van 2009 een besluit over het principe van de tram en het volgen tracé.

Bijlage 2

Mening organisaties en verenigingen

Organisaties en verenigingen zijn via een e-mail uitgenodigd om de enquête in te vullen. Het ging om de volgende organisaties/verenigingen:

- Buurtplatform Boschpoort, Boschstraatkwartier, Sint-Maartenspoort, Wyck, Heugemerveld en Randwyck
- Vereniging reizigers openbaar vervoer Rover
- Vereniging Binnenstad Ondernemers (VBO)
- LIOF
- Centrummanagement Maastricht
- Samenwerkende Industrie Maastricht
- Academisch Ziekenhuis Maastricht
- A2-bedrijvenplatform
- Universiteit Maastricht
- Bedrijventerrein Randwyck
- WOM Belvédère

In totaal hebben 6 organisaties/verenigingen een reactie gegeven via het digitale vragenformulier. De resultaten zijn niet representatief voor alle benaderde organisaties/verenigingen maar schetsen slechts een globaal beeld.

Onderstaande informatie geeft per antwoordcategorie aan hoeveel organisaties het betreffende antwoord hebben ingevuld.

1) De geplande tramverbinding zal een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad

(volledig) mee eens: 6

2) De tram zal bijdragen aan de economische structuurversterking in de regio

(volledig) mee eens: 2

niet eens/niet oneens: 3

(volledig) mee oneens: 1

3) Ik denk dat de tram minder overlast veroorzaakt dan de bussen

(volledig) mee eens: 4

niet eens/niet oneens: 2

4) De technische inpassing (bovenleiding, rails, etc.) van de tram in Maastricht is voor mij een reden om af te zien van de aanleg van de tram

(volledig) mee eens: 1

(volledig) mee oneens: 5

5) Vindt u dat de voorgestelde tramverbinding er moet komen?

ja, zeker: 4

ja, misschien: 2

Bijlage 3

Mening bezoekers info avond

In totaal hebben 12 bezoekers de vragenlijst ingevuld. De resultaten zijn niet representatief voor alle bezoekers maar schetsen slechts een globaal beeld.

Onderstaande informatie geeft per antwoordcategorie aan hoeveel bezoekers het betreffende antwoord hebben ingevuld.

1) De geplande tramverbinding zal een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad

(volledig) mee eens: 10
niet eens/niet oneens: 2

2) De tram zal bijdragen aan de economische structuurversterking in de regio

(volledig) mee eens: 9
niet eens/niet oneens: 3

3) Ik denk dat de tram minder overlast veroorzaakt dan de bussen

(volledig) mee eens: 7
niet eens/niet oneens: 1
(volledig) mee oneens: 2
weet niet: 2

4) De technische inpassing (bovenleiding, rails, etc.) van de tram in Maastricht is voor mij een reden om af te zien van de aanleg van de tram

(volledig) mee eens: 11
niet eens/niet oneens: 1

5) Vindt u dat de voorgestelde tramverbinding er moet komen?

ja, zeker:	9
ja, misschien:	2
nee, zeker niet:	1

Bijlage 4

Opmerkingen respondenten

tabel b4.1

Opmerkingen van bewoners uit gebied waar tramspoor staat gepland

Opmerkingen	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Zo snel mogelijk aanleggen	xxxxxxxxx
Versterken als alternatief vervoer naar de binnenstad	xxxxxx
Niet op diesel laten rijden (milieu-onvriendelijk)	xxx
Niet doen	xxx
Lijn doortrekken naar Eijsden	xxx
Zo geruisloos mogelijk	xxx
Onderzoek uitvoeren naar de haalbaarheid	xx
Een praktische en zeer goede oplossing	x

tabel b4.2

Opmerkingen van bewoners uit overig Maastricht

Opmerkingen	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Zo snel mogelijk aanleggen	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Prijzen aanpassen (België)	xxxxxxx
Waarom geen monorail, lightrail	xxxxx
Niet door laten gaan	xxxx
Meer haltes	xxx
Ook gebruiken als vervoer in de binnenstad en buitenwijken	xxx
Doortrekken naar Eijsden en Luik	xx
Kan er geen gebruik van maken ivm rolstoel	xx
Q-park heeft het toch voor het zeggen	xx
Verbinding Centraal Station en Randwyck is overbodig, er is al een trein	x
Men kan beter de bestaande voorzieningen uitbreiden	x
Leuk voor het straatbeeld	x
Als men Maastricht niet per trein of bus wil bezoeken, komt men ook niet per tram	x
Goede aansluitingen op de diverse treinstations in de diverse regio's	x
Goed plan	x
Niet van deze tijd	x

Bijlage 5

Argumenten voor- en tegen de tram

tabel b5.1

Argumenten waarom de tram er ZEKER moet komen genoemd door bewoners uit gebied waar tramspoor komt

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Betere bereikbaarheid	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Verkorte reistijd	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Minder overlast (geluid, stank)	XXXXXXXXXXXXXXXXXX
Daardoor minder autoverkeer	XXXXXXXXXXXXXXXXXX
Trams zijn prettiger dan bussen	XXXXXXXXXXXX
Goed voor imago	XXXXXXX
Goed voor de economie	XXXXXX
Hasselt is een leuke stad, die zal ik dan vaker bezoeken	XX
De Stad krijgt weer iets van vroeger	XX
Beter openbaar vervoer	XX
Minder gedoe om in Hasselt te komen	X

tabel b5.2

Argumenten waarom de tram er MISSCHIEN moet komen genoemd door bewoners uit gebied waar tramspoor komt

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Betere bereikbaarheid met België	XXXXX
Vergroot de bereikbaarheid	XXXX
Snelle manier van verplaatsen	XXXX
Voor de verbinding Lanaken-Hasselt trekt mij aan	XX
Snellere verbinding waardoor bussen kunnen verdwijnen	XX

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Lelijke bovenleidingen	xx
Vergroot de doorstroming	xx
Verlevendiging stadsaanzicht	x
Lijkt een goede manier om het OV uit te breiden	x
Ligt aan de frequentie waarmee men met de tram kan reizen	x
Levert ook problemen op	x
Leuk om er een tram bij te hebben	x
Is het niet te belastend voor Maastricht. Denk bv aan de rails	x
Ik verwacht hoge kosten	x
Handige bijkomende optie qua openbaar vervoer	x
Genoemde voordelen zijn overtuigend	x
Geen behoefte aan wordt te duur	x
Fijn vervoersmiddel	x
Eer moet wel iets veranderen om de toestroom van België omlaag te krijgen (gezien vanuit Bosscherveld)	x
Directe treinverbinding naar Hasselt is prettiger	x
Beter dan de stinkende dieselbussen	x
Auto's en bussen zoveel mogelijk uit de stad.	x
Afhankelijk van de kosten moet deze verbinding er zeker komen	x
Waarom zoveel moeite	x

tabel b5.3

Argumenten waarom de tram er NIET moet komen genoemd door bewoners uit gebied waar tramspoor komt

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Veroorzaakt overlast	xxx
Meer verkeersproblemen voor Boschpoort	xx
Tramverbinding is een politiek stokpaardje	x
Te krap allemaal, Maastricht is geen echte grote stad	x
Niet nodig en dus onzin	x
Kosten wegen niet op tegen de baten	x
Geld graag beter besteden	x

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Bus is ok	x
Is geen gezicht	x

tabel b5.4

Argumenten waarom de tram er ZEKER moet komen genoemd door bewoners uit overig Maastricht

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Positieve invloed op de bereikbaarheid	XX
Naar verwachting minder auto's in de stad	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Het is milieuvriendelijk	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Betere verbinding met België	XXXXXXXXXXXXXXXXXX
Misschien kunnen de doseerlichten dan weg	XXXXXXXXXX
Hopelijk is de prijs naar Belgische maatstaven	XXXXXXX
Verrijking voor de (eu)regio	XXXXX
Vergemakkelijkt het reizen	XXXXX
Goede oplossing voor het waardeloze openbare vervoer in en rondom Maastricht	XXXXX
Gemakkelijker per reistijd	XXXXX
Goede economische toeristische verbetering	XXXX
Iedere stad moet dit hebben	XXX
Het vergroot de internationale bereikbaarheid	XXX
Wel meer haltes	XX
Verbinding wel tot Eijsden laten lopen	XX
Relatie UM Hasselt en UM Maastricht verstevigen	XX
Reizen per tram is prettiger dan per bus	XX
Een oude stad moet ook aangepast retro vervoer hebben	XX
Verrijking voor Maastricht	x
Verbetering ov tussen Nederland en België is hard nodig	x
Momenteel te dure tarieven bij het openbaar vervoer	x
Maastricht kan niet achterblijven bij andere grote steden	x
Huidige (internationale) verbindingen trekken op niets	x

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Door de tram minder parkeerproblemen	x

tabel b5.5

Argumenten waarom de tram er MISSCHIEN moet komen genoemd door bewoners uit overig Maastricht

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Betere verbinding met België	xxxxxxxxxxxxxxxx
Betere bereikbaarheid	xxxxxxxx
Nadeel is het straatbeeld en het verkeer	xxxxxx
Als het bijdraagt aan minder CO2	xxxxx
Bevordert de (eu)regionale economie	xxxx
Gemakkelijk reizen in Maastricht en omgeving	xxx
Vorm van openbaar vervoer dat minder last heeft van vertragingen	xxx
Ontlasting van de routes naar de stad	xxx
Snelle en milieuvriendelijke manier van reizen	xx
Tramverbinding alleen goed voor een directe verbinding met een parkeerplaats buiten de stad naar het centrum	xx
Gaat veel tijd en geld kosten	x
Eerst treinverkeer verbeteren. Dus nachttreinen	x
Vervoer gaat sneller met een tram dan met een bus	x
Schaadt het aanzicht van de stad	x
Minder bussen	x
Zie geen direct voordeel of nadeel	x
Is sterk afhankelijk van het soort tram dat er gekozen wordt	x
Betere busverbindingen zou een optie zijn	x
Moet niet, maar mag	x
Niet naar centrum, wel naar Hasselt	x
Hoort bij de stadsgroei	x
Liever een metro door de hele stad	x
Wat is de toegevoegde waarde ?	x
Goede verbinding is wenselijk	x
Oplossen van files	x
Niet zeker of het een verbetering is	x

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Aanleg van en het verdere uiterlijk van de verbinding spreken tegen	x
Tram is een uitkomst (zeker voor de Belvédère)	x
Indien het goedkoper wordt	x
Ontsiering van het centrum	x
Het is dubbel op	x
Het is een nieuw begin, misschien volgen er nu meer	x
Binnenstad is veel te klein(schalig) voor deze voorziening	x
Misschien een uitkomst	x
Meer openbaar vervoer=minder auto's	x
Bovenleidingen en rails geven een rommelige aanblik	x
Om het verkeer te ontlasten	x
Maastricht-West heeft er niets aan	x
Alleen als er meer tramverbindingen komen	x

tabel b5.6

Argumenten waarom de tram er NIET moet komen genoemd door bewoners uit overig Maastricht

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Vervuiling van het straatbeeld	xxxx
Genoeg mogelijkheden om je te verplaatsen	xxxx
Ik vind een tram niet passen bij Maastricht	xxx
Levert te weinig op	xx
Extra overlast	xx
De kosten	xx
Is geen effectieve en efficiënte oplossing	xx
Is een verbinding tussen Hasselt en Maastricht rendabel ?	x
Overlast bij aanleg	x
De busverbindingen met België zijn prima	x
Focus moet liggen op goedkoper/gratis reizen, buskaartje te duur, daarom met de auto	x

Argumenten	Frequentie (x = 1 keer genoemd)
Maken te weinig mensen gebruik van	x
Bus is goedkoper en flexibeler alternatief	x
Zie het nut er niet van in	x