

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Projectbureau Tram Vlaanderen Maastricht

### Vervoerskundig effect tijdelijk eindpunt centrum Maastricht

Datum 4 augustus 2015  
Kenmerk LBE145/Gvb/1393.04  
Eerste versie

#### Nederland en Vlaanderen werken samen aan de tram van Hasselt naar Maastricht

De provincie Limburg en de gemeente Maastricht werken, samen met De Lijn en de Vlaamse overheid aan de realisatie van de tramverbinding tussen de centra van Hasselt en Maastricht. Op Nederlands grondgebied loopt het tracé vanaf de rijksgrens via de bestaande goederenspoorlijn naar de Boschstraat en via een nieuw aan te leggen tracé op de Maasboulevard, om vervolgens via de Wilhelminabrug te eindigen bij het station in Maastricht.

#### Variantenstudie noodzakelijk

Medio 2014 is door het bestuur op basis van signalen van de projectorganisatie over technische, financiële en planningsproblemen, met eventuele gevolgen voor het bestemmingsplan, besloten tot een algehele review op het project. Op basis van eerste resultaten van deze review, waaruit bleek dat het project niet past binnen de gegeven kaders, is het project 'on hold' gezet en zijn gesprekken gevoerd tussen de partners over het uitvoeren van een variantenstudie gericht op een tijdelijke eindhalte bij het centrum van Maastricht. Dit met behoud van de ambitie om de tramlijn naar het station door te trekken. In de variantenstudie zijn twee locaties voor een tijdelijke eindhalte onderzocht: locatie Boschstraat en locatie Maasboulevard (Mosae Forum).

#### Effect op de vervoerwaarde belangrijk onderdeel van de variantenstudie

Vanzelfsprekend vormt het effect op de vervoerswaarde een belangrijk onderdeel van de variantenstudie. Kern van de vraag is immers of de oorspronkelijke 'businesscase' voor het project nog steeds sluitend is of dat door de aanpassing zoveel verlies van reizigers optreedt dat deze structureel verandert. Om deze reden heeft het projectbureau Tram Vlaanderen Maastricht aan Goudappel Coffeng BV gevraagd het effect van het inkorten van het tracé tot aan de Maasboulevard nader te bepalen, uitgaande van dezelfde uitgangspunten als de oorspronkelijke vervoerswaardeberekening uit 2012.

TVM-nr.:	TVM33.060.017			
Datum:	04-08-2015			
Versie:	v. 03			
	Naam	Functie	Datum	Paraaf
Opgesteld:	Goudappel			
Goedgekeurd:	J. Couvreur	Pr. Manag.		
Vrijgegeven:	G. Bartholomé	Progr. Manag.		

### **Wijze van vaststellen van het effect op de vervoerwaarde**

Zowel aan Nederlandse als Vlaamse zijde is, onafhankelijk van elkaar, onderzoek uitgevoerd naar de vervoerswaarde van de tramverbinding Hasselt - Maastricht. In Nederland is dit onderzoek uitgevoerd door adviesbureau Goudappel Coffeng BV, in België door De Lijn. Beide onderzoeken komen uit op circa 10.000 tramreizigers per dag in 2020 in het oorspronkelijke plan.

De variantenstudie richt zich op routevarianten voor het tracé op Nederlands grondgebied. Daarom spitst de studie zich vooral toe op de vervoerwaarde-effecten op het Nederlandse deel van de tramlijn. Er is gebruik gemaakt van het grensoverschrijdende multimodale verkeersmodel van de gemeente Maastricht. Dit model kent een fijne zone-indeling binnen Maastricht en is daarom goed in staat de effecten van de aanpassing nauwkeurig te beschrijven. Ook zijn de laatste inzichten omtrent de ruimtelijke ontwikkeling in het Belvédère-gebied in het model verwerkt.

### **Onderzoek naar effecten vervoerwaarde leidt tot plausibele resultaten**

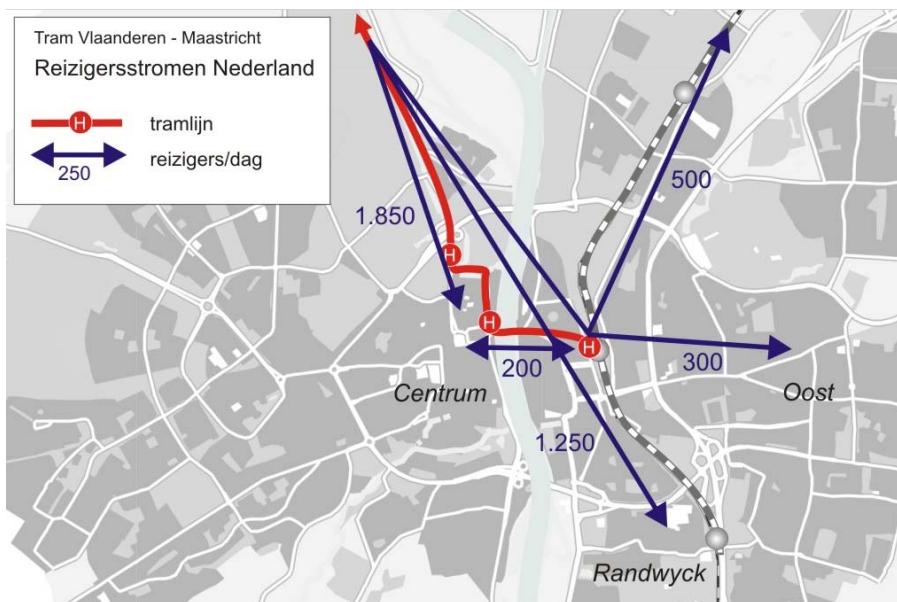
Het vervoerskundige onderzoek is uitgevoerd in twee fasen. In de eerste fase zijn met het verkeersmodel twee varianten voor het tijdelijke eindpunt verkend: een tijdelijke eindhalte in de Boschstraat en een tijdelijke eindhalte op de Maasboulevard ter hoogte van Mosae Forum. Op basis van een aantal criteria, waaronder de vervoerwaarde, is een voorkeur uitgesproken voor een tijdelijk eindpunt aan de Maasboulevard.

### **Effect tijdelijke eindhalte Maasboulevard is met 4% zeer beperkt**

De modelberekening laat zien dat het effect van een tijdelijke eindhalte op de Maasboulevard op de totale vervoerswaarde beperkt is. Op een doordeweekse dag maken in dat geval 4% minder reizigers van de tram gebruik. Het totale aantal gebruikers neemt hiermee dus met 400 af. De helft hiervan zijn Belgische reizigers die voorheen op het station in Maastricht op de trein of streekbus stapten. De andere helft zijn Nederlandse reizigers tussen het station en de Maasboulevard.

### **Samenstelling reizigers in het oorspronkelijke plan nader bekeken**

Om de omvang van het effect beter te kunnen verklaren, is de samenstelling van de reizigers in het oorspronkelijke plan nader bekeken. Op een doordeweekse dag blijft iets meer dan de helft van de reizigers (55%) binnen België. Een klein deel (2%) blijft binnen Nederland. Ruim 40%, 3.900 reizigers, is dus grensoverschrijdend. Van deze grensoverschrijdende reizigers heeft circa de helft (1.850 reizigers) als herkomst of bestemming de binnenstad van Maastricht, de andere helft heeft een andere herkomst of bestemming. Veruit de belangrijkste herkomst of bestemming buiten de binnenstad is Randwyck met circa 1.250 reizigers. Andere herkomst- en bestemmingsgebieden in Maastricht (300 reizigers) of herkomst- en bestemmingsgebieden buiten Maastricht (500 reizigers) zijn meer gespreid.

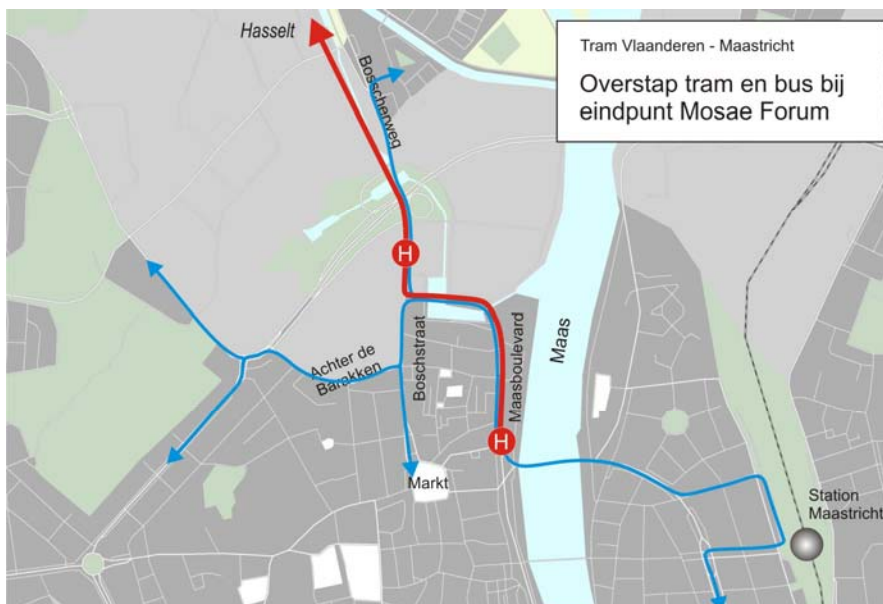


*Figuur 1: Herkomst en bestemming van tramreizigers in Nederland*

### **Verreweg de meeste reizigers (95%) heeft een vergelijkbare reiskwaliteit**

Het geringe effect op de vervoerswaarde van een tijdelijke eindhalte op de Maasboulevard valt te verklaren doordat voor verreweg de meeste reizigers de kwaliteit van de reis vergelijkbaar blijft. Zowel reizigers die uitsluitend binnen België reizen (4.900 reizigers) als grensoverschrijdende reizigers met een herkomst of bestemming in de binnenstad van Maastricht (1.850 reizigers) kunnen gewoon met de tram reizen.

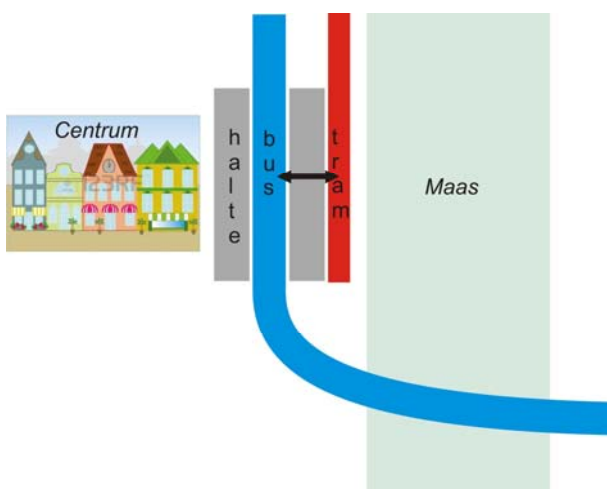
Voor de reizigers van en naar Randwyck (1.250 reizigers) verandert alleen het overstappunt van het station naar de Maasboulevard. Bij het overstappunt Maasboulevard zijn tram- en bushalte naast elkaar gelegen (dus gemakkelijk overstappen), er rijden zeer frequent bussen van en naar Randwyck en de reistijd per bus van/naar Randwyck is zeer beperkt. Daarmee vormt de overstap nauwelijks een barrière om met de tram te reizen, hetgeen ook blijkt uit het minimale effect op de vervoerswaarde. Dit geldt ook voor andere reizigers met een bestemming in Maastricht- Oost (300 reizigers), omdat alle lokale bussen in Maastricht via de OV-as rijden en de overstaphalte aandoen.



*Figuur 2: Voor reizigers naar Randwyck en andere bestemmingen in Maastricht-Oost verschuift alleen het overstappunt tram - bus van het station naar de Maasboulevard*

### Extra overstap voor kleine groep reizigers

De reizigers die binnen Maastricht met de tram wilden reizen tussen station en binnenstad (circa 200 reizigers) hebben een goed alternatief. Deze kunnen de frequente bussen tussen station en binnenstad gebruiken. Het zijn feitelijk alleen de reizigers met een herkomst of bestemming buiten Maastricht, die voorheen direct op het station konden overstappen op trein of streekbus, die nu met een extra overstap bij de binnenstad worden geconfronteerd. Van deze reizigers (500) maakt de helft gebruik van de frequente busverbinding met het station. De andere helft zoekt andere reisalternatieven.



*Figuur 3: Compacte overstapknoop tussen tram en bus bij halte Mosae Forum*

reizigersgroep	omvang	effect
België intern	4.900	geen effect
België - Maastricht centrum	1.850	geen effect
België - Randwyck	1.250	ander overstappunt
België - Maastricht-Oost	300	ander overstappunt
België - regio Maastricht	500	extra overstap
Maastricht intern	200	bus in plaats van tram

*Tabel 1: Effecten samengevat*

### **Geen structurele verandering van de business case van het project**

Wij concluderen dat in 2020 de tijdelijke inkorting van de tramlijn tot aan de Maasboulevard uit vervoerskundig oogpunt niet leidt tot een structurele verandering van de business case van het tramproject. Het aantal reizigers neemt op weekdays met slechts 4% af. Op zaterdagen is het effect waarschijnlijk nog kleiner, omdat dan het aandeel reizigers met herkomst van of bestemming in de binnenstad van Maastricht groter is. Voorwaarde is wel dat op de Maasboulevard een goede en compacte overstap tussen de tram en de lokale bussen op de OV-as mogelijk is.