



De tram is dood, leve de trein

Het is een verrassing dat de tram tussen Hasselt en Maastricht – TVM/Spartacus Lijn 1 – problemen heeft met de rentabiliteit. Een half jaar hebben twee bureaus gestudeerd en gerekend om het gemiddelde vast te stellen van 400 (het aantal reizigers minder per dag vanwege het stoppen vóór de Wilhelminabrug, volgens het door Maastricht betaalde bureau) en 800 (volgens het door Vlaanderen betaalde bureau) en de financiële gevolgen hiervan. En nu komen ze met nieuwe aantallen gemiste reizigers.

Hoewel dit project interessant en rendabel is voor ingenieursbureaus dreigt nu een exploitatietekort voor de al niet erg rendabele vervoersmaatschappij De Lijn van bijna 6,5 ton jaarlijks, als het station in Maastricht niet wordt aangedaan. Dit tekort zal nog oplopen. 6,5 ton is iets meer dan 2% van de totale exploitatiekosten van 30 miljoen jaarlijks. Dat is een kleine marge. In Vlaanderen lijkt dit een probleem te zijn, net zoals in Maastricht de Wilhelminabrug een probleem lijkt te zijn.

Zowel België als Nederland kunnen zich beter zorgen maken over de basiscijfers, het aangenomen totale aantal jaarlijkse reizigers/ritten. Op basis van de gepubliceerde cijfers heeft het comité op een “digitaal bierviltje” wat berekeningen uitgevoerd.

Op basis van het te verwachten tekort en de daarmee gemoeide reizigers is een ritprijs te berekenen. Als we dan naar de jaarlijkse exploitatiekosten kijken kunnen we het jaarlijkse aantal reizigers/ritten voor Hasselt-Maastricht uitrekenen. Op basis van de cijfers zouden op deze unieke verbinding jaarlijks tientallen miljoenen ritten gerealiseerd moeten worden.

Tekort door amputatie	Minder reizigers / dag	Minder Dagen/jr	Minder reizigers/jr	Ritprijs	Jaarlijkse reizigers obv. ritprijs	Ritten dagelijks	De Lijn jaarlijkse exploitatiekosten	Amputatie tekort %
€ 633.367	400	365	146000	€ 4,34	6.915.422	18.946	€ 30.000.000	2,1
€ 633.367	800	365	292000	€ 2,17	13.830.844	37.893	€ 30.000.000	2,1
€ 633.367	600	365	219000	€ 2,89	10.373.133	28.420	€ 30.000.000	2,1
€ 633.367	1200	365	438000	€ 1,45	20.746.266	56.839	€ 30.000.000	2,1

Situatie/prognose Vlaanderen

Als we naar Nederland kijken en aan TVM zoals gebruikelijk ongeveer de helft van de ritten toerekenen, dan kunnen we de gemeenschapsbijdrage aan ieder ritje (ook al is het 400 m) uitrekenen. De onderste dagelijkse reizigers TVM zijn niet gebaseerd op geprognosticeerde aantallen maar op het aantal actuele busreizigers (1500/dag). Daarbij dient te worden opgemerkt dat de tram minder service gaat leveren (de bus rijdt wel tot het station).

Situatie?prognose Maastricht

Dagelijkse reizigers TVM	Jaarlijkse reizigers TVM	Aantal exploitatie jaren	Reizigers TVM gedurende 35 jaar	Investeringen TVM	Publieke bijdrage ritprijs
18.946	6915422	35	242.039.765	€ 70.000.000	€ 0,29
37.893	13830844	35	484.079.531	€ 70.000.000	€ 0,14
28.420	10373133	35	363.059.648	€ 70.000.000	€ 0,19
1500	547500	35	19.162.500	€ 70.000.000	€ 3,65
2250,0	821250	35	28.743.750	€ 70.000.000	€ 2,44

Ten aanzien van de investeringen in Maastricht moet erop gewezen worden dat dit bedrag oorspronkelijk bedoeld was voor **3** haltes, waarvan **1** is overgebleven.

Perspectief

Het is steeds minder waarschijnlijk dat met het concept Spartacus 1/TVM een betere verbinding gerealiseerd zal worden in de Euregio. Dat is geen wonder als de directe verbinding tussen de vervoersknooppunten station Maastricht en station Hasselt wegvalt en een belangrijk uitgangspunt als een vrijliggend spoor wordt verlaten.

Zoals het comité van meet af aan (en met haar vele anderen) heeft gesteld is de oplossing simpel, goedkoop en effectief: gebruik de bestaande vrije baan via de spoorbrug en kies voor het woord trein in plaats van tram om de verbinding Hasselt-Maastricht onderhouden. Een dergelijke verbinding kan prima aansluiten op andere Euregioverbinding tussen Maastricht en Aken.

Leo Maathuis

voorzitter comité Op het Goede Spoor

ophetgoedespoor2013@gmail.com

<http://www.facebook.com/groups/539142369459706/>

Nadere inlichtingen

0031634832345