

Geachte raadsleden,

Ik ben beticht van goochelen met appels en peren, en van een milde vorm van demagogie.

Ik ben benieuwd of de wethouder mij een concreet aantal reizigers kunnen noemen van de bussen van De Lijn. Het rapport Probleemanalyse en vervoerwaarde (2012) geeft **wel** een heel concreet cijfer, namelijk 1400. Daar houd ik mij graag aan. Degene die **sterk in het geloof** is, mag geloven dat Spartacus 1/TVM per dag 10.000 reizigers gaat vervoeren; en dan zou 400 reizigers minder – zoals deze zomer gemeld werd – inderdaad 4% zijn. *Dit is duidelijk afwijkend van het antwoord op de door Nuyts gesteld art.48 vragen, waarbij verwezen wordt naar de voor station Maastricht.*

Volgens het rapport uit 2012 vervoert de tram dagelijks 400 reizigers meer dan de bus. Ik daag de gelovigen uit aan de kiezer uit te leggen hoe de Tram Vlaanderen Maastricht van 1400 plus 400 op 4200 reizigers kan komen, zoals ook regelmatig beweerd wordt.

### Appels en peren

De 400 extra reizigers voor de tram noem ik appels. De nu gekozen eindhalte Maasboulevard scheelt 400 reizigers per dag. Dat zijn dan 400 peren. Is 400 min 400 hier gelijk 0? Misschien moet ik ook in België peren laten afvallen. **Dan** concludeer ik dat 400 appels min 400 peren gelijk is aan ongeveer 200 reizigers minder in de tram, met dan een totaal voor TVM van 1400 plus 200 reizigers per dag.

### Demagogie

Natuurlijk begrijp ik dat geld gereserveerd voor de tram, voor mobiliteit niet zo maar in het sociale domein besteed kan worden. **Maar mag ik als burger vragen dat mijn belastinggeld effectief voor de publieke zaak ingezet wordt? U probeert** daarvoor namens de burger in Maastricht te zorgen en u weet dat bij overschrijding ook het sociale domein moet bloeden. Is dat demagogie of realiteit? En, of u het wil weten of niet: infraprojecten vallen gemiddeld 45% duurder uit. Hoe solide zijn de in het nieuwste rapport aangegeven risicopercentages?

Kunt u de burger verkopen om 65 miljoen aan belastinggeld uit te geven voor een halve tram, voor 0 tot 200 extra reizigers per dag?

Ook in het domein van de mobiliteit is duidelijk geldgebrek. Het onderhoud van de wegen, het project Noorderbrug, de fietsenstalling bij het station, de nieuwe OV-as... Dit zijn stuk voor stuk belangrijke en veel betere bestedingen.

Een echte spoorverbinding tussen station Hasselt en station Maastricht naar Randwyck kost – zij het aanmerkelijk **minder** de tram – **ook geld**. Een echte verbinding, over de spoorbrug, geschikt voor goederen én personen is van waarde voor de hele Euregio.

Het college koos in 2008 voor de regiotram over de stadsbrug, althans voor de hoge score van deze variant. Aan het obstakel – de Colonel – werden wat vage woorden over toekomstig doortrekken gewijd. De eerste verliezers van TVM waren zo de mensen die op Randwyck werken. Door het volgende – goed bewaarde – obstakel van de Wilhelminabrug zijn de echte reizigers en het stadsdeel Wyck de volgende slachtoffers. De vraag, **wie nog** van deze tram profiteert – en **wie** ervoor betaalt – zal het gemeentebestuur toch eindelijk moeten beantwoorden.

Ik kan u vertellen: de jaarlijkse beheerskosten van de geamputeerde tram zijn meer dan twee keer<sup>1</sup> de te verwachten extra bestedingen, die bovendien in zeer beperkte kring gedaan worden.

---

1 Beheerskosten jaarlijks minimaal 800.000 €

200 extra reizigersbewegingen: 100 bezoekers (exclusief immigranten), besteding 10 €, 365 dagen = 356.000 €