

Vraag nr. 13
van 26 september 1996
van de heer JOHAN SAUWENS

Lijnen en haltes openbaar vervoer – Ministeriële verklaringen

Bij de start van de Week van de Zachte Weggebruiker, op 2 mei laatstleden, heeft de minister aangekondigd dat het aantal trein-, tram- en busverbindingen zal afnemen. In de eerste plaats maakte de minister allusie op het verdwijnen van enkele kleinere NMBS-stopplaatsen. Daarnaast zijn volgens hem een aantal diensten van De Lijn in landelijke gebieden manifest onderbenut.

Als alternatieven schuift hij de fiets en de belbus naar voren. De minister denkt er ook aan om de gemeenten financieel medeverantwoordelijk te maken voor het in stand houden van bepaalde verbindingen van De Lijn. Zij zouden dan opdraaien voor een deel van de exploitatiekosten.

1. Is de minister op de hoogte van de NMBS-plannen om bepaalde stopplaatsen te sluiten ? Welke haltes betreft het ? Zoniet, waarom heeft de minister dan ruchtbaarheid gegeven aan de implicaties van deze beslissing voor het openbaar vervoer in Vlaanderen ?
2. Is de minister in het bezit van een recente studie die erop wijst dat bepaalde verbindingen van De Lijn niet rendabel zijn en moeten verdwijnen ? Om welke verbindingen gaat het ?
3. Heeft de minister de voorgestelde alternatieven (fiets en belbus) laten onderzoeken ?
4. Werden de betrokken gemeenten geraadpleegd over het voorgestelde medefinancieringssysteem, waarbij zij opdraaien voor een deel van de exploitatiekosten ?

Antwoord

Als antwoord op de vraag van de Vlaamse volksvertegenwoordiger moet ik toch stellen dat wat in de pers is verschenen omtrent dit onderwerp een zeer ongenueanceerde voorstelling van zaken was.

Ten eerste zou ik willen benadrukken dat het natuurlijk de bedoeling is om het gebruik van het openbaar vervoer in belangrijke mate aan te zwengelen. Getuige daarvan is de 360 miljoen die ik op mijn begroting heb uitgetrokken voor méér openbaar vervoer, via het afsluiten van mobiliteitscon-

venants. Voor het begrotingsjaar 1997 is dit bedrag opgetrokken tot 450 miljoen.

Dit is niet wat men kan noemen een spectaculair budget, en dus moet er rekening worden gehouden met de beperkte budgettaire middelen. Binnen dit kader moeten de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden aangewend.

Wij moeten dus creatief zijn ... In de dunbevolkte gebieden, waar de bezetting van de bussen zéér laag is, moeten wij ook de moed hebben om alternatieven te ontwikkelen die nominaal een lagere budgettaire impact hebben. De belbus is daarvan een concreet voorbeeld.

Ook in de late avonduren zou een variante van het belbusstelsel kunnen toegepast worden.

De beslissing om tot dergelijke alternatieve initiatieven over te gaan, is niet gebaseerd op uitgebreide studies, maar in de eerste plaats ingegeven door de beheersinformatie waarover de VVM (Vlaamse Vervoermaatschappij) momenteel beschikt. Als dusdanig bestaat er geen lijst van niet-rendabele lijnen. Iedereen weet echter dat geen enkele openbare autobus- of tramlijn in Vlaanderen zelfbedruipend is.

Het evalueren van het openbaar vervoersnet is dus een zaak van continue bewaking, waarbij voortdurend moet worden ingespeeld op nieuwe noden inzake verplaatsingsbehoeften en waarbij voortdurend de afweging moet worden gemaakt hoe de beperkte beschikbare middelen op de meest efficiënte manier kunnen worden ingezet.

Ook de ontwikkelde alternatieven, zoals belbussen, worden op de voet gevolgd en maken het onderwerp uit van een regelmatige evaluatie.

Bovendien wil ik ook duidelijk stellen dat het opzetten van een belbusproject niet noodzakelijk een vermindering van de kwaliteit of kwantiteit hoeft te betekenen. Uit een aantal ervaringen blijkt dat belbusprojecten wel degelijk succes kennen bij de bevolking.

Indien echter bepaalde bedieningen niet de verwachte resultaten halen inzake bezetting, dan kan het ook niet de bedoeling zijn dat de Vlaamse Vervoermaatschappij deze bedieningen kost wat kost in stand moet houden. Rijden met lege bussen heeft geen zin en zou een terechte bron van ergernis zijn.

Vandaar dat, indien de betrokken gemeente of stad deze bedieningen toch in stand wenst te houden, in het mobiliteitsconvenant in een formule is voorzien waarbij de mogelijkheid wordt geschapen om deze bedieningen in stand te houden, voor zover de gemeente of stad ook bereid is om op dat moment een bijdrage te leveren. Die bijdrage kan allerlei vormen aannemen.

Deze vorm van responsabilisering brengt mee dat de gemeente of stad op dat moment er ook alle belang bij heeft om ondersteunende maatregelen te nemen ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer. Immers, hoe hoger het gebruik, hoe hoger de ontvangsten, hoe lager de eventuele bijdrage van de gemeente.

Terzake werd aan de Vlaamse Vervoermaatschappij gevraagd om een objectief afwegingskader op te stellen dat het moet mogelijk maken om alle gemeenten en steden in deze materie op een gelijkwaardige manier te behandelen. Dit afwegingskader wordt momenteel opgesteld en zal worden gebruikt indien een gemeente een bijdrage wenst af te sluiten die voorziet in het helpen dragen van de exploitatiekosten.

Momenteel worden de steden en gemeenten via provinciale informatiedagen op de hoogte gebracht van de mogelijkheden die in het convenant opgenomen zijn om zelf bij te dragen in de exploitatiekosten. Ik wil hierbij benadrukken dat het hoe dan ook een keuze van de betrokken gemeente is om een dergelijke bijdrage af te sluiten.

Ter verduidelijking wil ik ook stellen dat de bijdrage niet noodzakelijk een financiële bijdrage hoeft te zijn, maar dat ook logistieke steunverlening kan worden besproken, voor zover de exploitatiekosten hierdoor kunnen worden gedrukt. Om het tekort aan ontvangsten te compenseren, kan de stad of gemeente bijvoorbeeld ook een aantal vervoerbewijzen of abonnementen afnemen die dan ter beschikking worden gesteld van het eigen personeel.

Ik zou bovendien willen benadrukken dat mijn initiatief tot het sluiten van mobiliteitsconvenants met steden en gemeenten, dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd, vertrekt vanuit de stelling dat het openbaar vervoer in de toekomst een steeds grotere rol zal moeten spelen bij het bestrijden van congestieproblemen.

Het organiseren van openbaar vervoer moet echter gepaard gaan met flankerende maatregelen vanwege onder andere de lokale overheden, om enige

kans op succes te hebben. De regelgevende bevoegdheid van de gemeente moet dus worden ingeschakeld opdat het openbaar vervoer enige kans op succes zou hebben.

Ik meen hierbij uitvoerig te hebben geantwoord op de onderdelen 3 en 4 van de vraag.

Met betrekking tot de eerste twee onderdelen van de vraag kan ik meedelen dat de NMBS momenteel een belangrijke herschikking van de dienstregelingen aan het voorbereiden is, die in 1998 in werking zal treden.

Als dusdanig ben ik niet bevoegd voor de NMBS. In het advies van de Vlaamse regering wordt echter gevraagd dat de NMBS hieromtrent advies zou vragen aan de Vlaamse regering.

In de eerste plaats heb ik naar de NMBS toe een signaal willen geven dat de Vlaamse regering, naar aanleiding van de herschikking van de dienstregelingen, moeilijk akkoord zal kunnen gaan met het sluiten van een aantal stopplaatsen.

Daarnaast is het noodzakelijk dat overleg wordt georganiseerd opdat De Lijn in staat zou worden gesteld om maximaal in te spelen op het nieuwe treinaanbod voor 1998, zodat het voor- en natransport optimaal kan worden georganiseerd.