

Vraag nr. 388
van 19 juni 1997
van de heer DIDIER RAMOUDT

Kusttram – Frequentie

Een der steunpilaren van het proefproject van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn in Brugge was het verhogen van de frequenties op de vroegere lijnen. Aan de kust, waar de tram in de voorbije jaren steeds maar meer reizigers vervoerde, werd vanaf de zomer 1995 de frequentie met 25 % verminderd tijdens de maanden juli en augustus (drie trams per uur tussen De Panne en Knokke en drie meer in het hoogseizoen tussen Nieuwpoort en Blankenberge, tegen voordien vier trams per uur tussen De Panne en Knokke en vier supplementair tijdens het hoogseizoen).

Ook buiten het seizoen, wanneer er volgens de dienstregeling slechts twee trams per uur rijden tussen Knokke en De Panne, gebeurt het meer en meer dat personeel wordt ingezet voor de voorverkoop van vervoersbewijzen.

Voorzover mij bekend genieten de trambestuurders, zoals ook het geval is voor de buschauffeurs, een loontoeslag voor hun werk in een "onemancar", waarbij ze als bestuurder ook vervoersbewijzen verkopen.

1. Is de behoefte aan een frequente verbinding aan de kust anders dan in Brugge ? Zo ja, op welke gegevens wordt hiervoor gesteund ?
2. Wat is voor de maanden juli en augustus het jaarlijkse kostendeckingspercentage van het proefproject in Brugge voor de voorbije drie jaar en wat is het kostendeckingspercentage voor de kusttram voor diezelfde periode ?
3. Wat is het aantal en de statutaire toestand van het personeel dat buiten het seizoen wordt ingezet voor de voorverkoop en welk is op dat ogenblik het aantal tramrijtuigen dat tussen De Panne en Knokke de dienst verzekert ?
4. Zou het in het voordeel van de reizigers niet interessanter zijn indien de personeelsuitgaven voor de voorverkoop zouden worden aangewend om bijkomende trambestuurders in te zetten, zodat de frequentie kan worden verhoogd en de wachttijden sterk kunnen worden vermindert ? Zijn er reeds studies in die richting gebeurd ?

5. Indien de trambestuurders een loontoeslag ontvangen, zoals boven aangegeven, vermindert die dan in evenredigheid met het aantal posten met voorverkoop, waar de reiziger op straf van toeslag verplicht wordt zijn vervoersbewijs aan te kopen ?

Antwoord

1. Aan de kust ligt de behoefte aan een frequente verbinding anders dan in Brugge. De exploitatie van de kusttram is seizoensgebonden. In juli en augustus is de kust te vergelijken met een stadsgewest en wordt er dan ook een stadsfrequentie aangeboden, namelijk een 10- en een 20-minuten bediening. Daarbij werd de capaciteit nog vergroot door het inzetten van dubbelgelede trams. In het voor- en naseizoen wordt de frequentie van 30 minuten aangevuld met een versterking op Westende, zodat op het zwaarste lijnstuk een bediening om de 15 minuten wordt aangeboden. Ook in de Paasvakantie en in de weekends wordt de basisfrequentie versterkt. Op basis van cijfers van het voorbije jaar wordt voortdurend bijgestuurd.
2. Het kostendeckingspercentage van het project in Brugge is te vergelijken met dat van een goed stadsnet en ligt momenteel rond de 40 %. Het kostendeckingspercentage van de kusttram ligt rond de 75 % over een gans jaar en kan oplopen tot meer dan 100% in de maanden juli en augustus (deze kostendeckingspercentages omvatten de exploitatiekosten en niet de investeringen in voertuigen en infrastructuur).
3. Buiten het seizoen worden voor de voorverkoop 22 personeelsleden ingezet met een contract van bepaalde duur (6 maanden). De Lijn Oostende beschikt over 49 tramrijtuigen die worden ingezet volgens de hierboven beschreven frequentie.
4. Verkoop op het voertuig brengt vertragingen mee, verhoging van de frequentie ten spijt, en leidt de aandacht af bij het besturen van het voertuig. Idem wat het verstrekken van inlichtingen betreft, waaraan toeristen die niet vertrouwd zijn met het reizen met de kusttram een grote behoefte hebben. Deze bijkomende informatie kan op een rustige manier worden gegeven door het personeel van de voorverkoop. Tevens is het niet aangewezen tijdelijke personeelsleden in te zetten als trambestuurder ; vooral het defensief rijden met dergelijk voertuig leert men pas na een continue ervaring.

5. Indien er voorverkoop wordt georganiseerd op 34 haltes, dan blijven er nog ongeveer evenveel over waar de trambestuurder vervoersbewijzen moet verkopen. De verkoop die hij op die manier verwezenlijkt, ligt hoger op sommige streeklijnen. Het gaat dus niet op om van een vermindering van loontoeslag te spreken.