

Vraag nr. 74
van 14 januari 2005
van mevrouw ANNICK DE RIDDER

Treinverbinding Dendermonde-Puurs – Regionale exploitatie

De treinverbinding Dendermonde-Puurs is enkele tientallen jaren geleden vervangen door een busverbinding. Het is bekend dat vele pendelaars hiervan gebruikmaken. Toch wil een groot deel onder hen de heropening van de treinlijn zien. Bussen hebben immers het grote nadeel dat ze afhankelijk zijn van de vele files op de weg tussen Dendermonde en Puurs. Ook de BTTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers) pleitte destijds voor een heropening van de verbinding.

Drie jaar geleden verrichtte de NMBS in het kader van artikel 9bis van het tweede beheerscontract een haalbaarheidsstudie naar de heropening van de as Dendermonde-Puurs.

Deze studie werd bezorgd aan de toenmalige vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Isabelle Durant. Haar opvolger – minister Bert Anciaux – liet in maart 2004 verstaan zinnens te zijn een evaluatie van de studie te bestellen.

In antwoord op een parlementaire vraag van mijn federale collega Annemie Turtelboom suggereerde federaal minister Landuyt dat er ook een mogelijkheid bestaat om een concept uit te werken waardoor aan Vlaamse instanties zoals De Lijn de toelating gegeven zou kunnen worden om het spoor te gebruiken.

1. Is de minister voorstander van het exploiteren van spoorweglijnen door de regionale vervoermaatschappij De Lijn ?
2. Welke timing is haalbaar om naar een regionale exploitatie van spoorweglijnen te komen ?

3. Hoeveel reizigers maakten er in 2002, 2003 en 2004 gebruik van de busverbinding Dendermonde-Puurs ?
4. Zijn deze reizigersaantallen voldoende om een toekomstige exploitatie van deze spoorwegverbinding Dendermonde-Puurs te overwegen ?

Antwoord

1. Vooreerst dient te worden opgemerkt dat het al dan niet inzetten van tram- of treinmateriaal in belangrijke mate te maken heeft met de benodigde capaciteit die op bepaalde assen moet worden ingezet. Het laten rijden van trams en/of treinen is dus geen doel op zich. Anderzijds is het effectief wel zo dat mogelijk een aantal verbindingen met sneltrams of lichter treinmaterieel zouden kunnen verzekerd worden in plaats van met zware treinen. Bijvoorbeeld: het Spartacusplan in Limburg zou een voorloper kunnen worden van een verdere integratie van enerzijds trein en anderzijds lightrail en stads- en streekvervoer die naadloos op elkaar aansluiten.

In het kader van de netmanagementstudies waarin de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (VVM) in de volgende jaren in gans Vlaanderen voorziet, kunnen dergelijke constructies uiteraard ook op andere plaatsen worden gerealiseerd. Dit betekent ook dat er duidelijke afspraken komen tussen enerzijds de NMBS en anderzijds de stads- en streekvervoermaatschappijen over een taakverdeling.

2. Alvorens over een eventuele heropening van de lijn Dendermonde-Puurs te spreken dient eerst bepaald te worden in hoeverre deze verbinding een capaciteit nodig heeft die in overeenstemming te brengen is met trein, lightrail, tram of bus. Op basis van het huidige aantal reizigers op de busverbinding Puurs-Dendermonde kan in ieder geval niet geconcludeerd worden dat er op deze verbinding zwaarder materieel moet worden ingezet of dat er capaciteitstekorten zijn.

3. Aantal reizigers op de relatie Puurs-Dendermonde (herkomst en/of bestemming in Puurs, Dendermonde of tussenliggend)

Jaar 2002: 265.149 verplaatsingen voor het volledige jaar, waarvan in orde van grootte: gemiddeld 890 verplaatsingen/weekdag en 365 verplaatsingen op een gemiddelde dag in het weekeinde (zat/zon).

Jaar 2003: 317.155 verplaatsingen voor het volledige jaar, waarvan in orde van grootte: gemiddeld 1.050 verplaatsingen/weekdag en 460 verplaatsingen op een gemiddelde dag in het weekeinde (zat/zon).

Jaar 2004, na herschikking van de lijnstructuur: 299.560 verplaatsingen, waarvan in orde van grootte: gemiddeld 1.000 verplaatsingen/weekdag en 425 verplaatsingen op een gemiddelde dag in het weekeinde (zat/zon).

4. Het netmanagement, door de Vlaamse Regering goedgekeurd als omvattend kader voor de toekomstige herstructurering van het stads- en streekvervoer, bepaalt dat, onder andere voor de bepaling van het aangewezen type exploitatie, een voorafgaand potentieelonderzoek noodzakelijk is. De huidige reizigerscijfers (bestaande bediening met streeklijnen en belbus) zijn wat dat betreft nauwelijks als indicatief te beschouwen.

Met andere woorden: zonder diepgaand potentieelonderzoek, zowel langs herkomst- als langs bestemmingszijde, valt er geen uitspraak te maken over de zinvolheid en het verantwoord zijn van spoorgebonden exploitatie op de relatie Puurs-Dendermonde.