

Persmededeling 4 maart 2009

Geen laatavondnet bij de NMBS

Sp.a-Kamerlid David Geerts wil net als in Nederland een experiment met laatavondtreinen. Naar aanleiding van een actie van Animo-Noord, wou Geerts kijken of men ook in België treinen later zou kunnen laten rijden. De bevoegde minister van Overheidsbedrijven Vanackere antwoordde negatief.

In januari van dit jaar organiseerde Animo Noord een actie rond een laatavondnet. De jongeren hadden hun mosterd gehaald in Nederland.

Kasper Vanpoucke (Animo Noord): “In de Nederlandse provincie Brabant heeft de provincie ism enkele gemeenten en steden in december 2007 het Brabantse Nachtnet opgestart. Na een proefperiode van 1 jaar was de eerste evaluatie alvast vrij positief. Vandaar dat wij een soortgelijk project rond Antwerpen willen. Uit onze enquête blijkt dat de reizigers hier zeer positief tegenover stonden.”

Het idee is niet nieuw. Reeds verschillende malen werd een proefballon gelanceerd. Daarom wou David Geerts nu een objectieve kosten-batenanalyse.

Sp.a-Kamerlid David Geerts: “De Nederlanders willen met hun laatavondnet vooral een stimulans geven aan de horeca en het cultuurleven. Mensen willen graag naar de stad voor een avondje uit, maar zoeken dan naar veilig vervoer. Ook de parkeerdruk in de stedelijke centra was een argument om het openbare vervoer te promoten. Een ander aspect was een snelle verbinding maken met de nationale luchthaven.”

Het debat over een laatvondnet of nachtnet gaat natuurlijk over cijfers. De NMBS heeft daarom twee scenario's uitgewerkt voor nachttreinen tussen middernacht en vijf uur 's ochtends, met telkens een heen- en terugrit per uur. Beiden bestaan ze uit een treinnavette van zes heen-en terugritten tussen Brussel Nationaal Luchthaven en Brussel-Zuid, naast vier heen-en terugritten op de as Charleroi-Brussel-Antwerpen en vijf op de as Oostende-Brussel-Liège Guillemin.

Wanneer men dit dagelijks zou doen, dan zou de kostprijs 15,5 miljoen euro zijn. Wanneer men dit zou beperken tot de nachten van donderdag, vrijdag en zaterdag, dan

zou de kostprijs 7 miljoen euro zijn. In beide scenario's zouden er 215 tot 230 reizigers per trein nodig zijn om de kosten te dekken.

“Ik erken dat stipte treinen tijdens de daguren de eerste bezorgdheid zijn van de NMBS. Maar ik denk dat een goed aanbod, automatisch zorgt voor vraag. Het Nederlandse voorbeeld geeft aanwijzingen in deze richting. Daarom zal ik de komende weken opnieuw een vraag stellen om verfijnde analyses te bekomen,” aldus David Geerts.

Meer Info: David Geerts – 0475/29.92.06
Kasper Vanpoucke – 0496/34.58.50
