



Vlaams  
Parlement

ingediend op **428** (2019-2020) – Nr. 1  
15 juli 2020 (2019-2020)

## **Conceptnota voor nieuwe regelgeving**

van Karin Brouwers, Lode Ceyskens, Martine Fournier,  
Joke Schauvliege, Orry Van de Wauwer en Peter Van Rompuy

over het openbaar vervoer  
tijdens pandemieën en de uitlopers ervan

## De Lijn tijdens de lockdown

In maart 2020 heeft de corona-epidemie een groot deel van het dagelijkse leven stilgelegd. België ging toen in een zogenaamde lockdown light. Thuiswerken werd de norm, scholen gingen dicht, cafés, restaurants en winkels moesten hun deuren sluiten, en de grenzen gingen dicht. Alleen essentiële winkels zoals voedingszaken en apotheken bleven open. Alle niet-essentiële verplaatsingen waren verboden.

Door de maatregelen viel de mobiliteit in ons land sterk terug. Het autoverkeer nam met 60 procent af, het openbaar vervoer trok 92 procent minder reizigers aan en het vrachtverkeer verminderde met 25 procent. Voor het fietsverkeer was het beeld veeleer divers: in stedelijke contexten nam het fietsverkeer toe, in landelijk gebied werd er vooral recreatief gefietst, bijvoorbeeld op de jaagpaden.

In het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken wordt het openbaar vervoer als een essentiële dienst beschouwd.<sup>1</sup> Het moet behouden blijven, maar met respect voor de regels van de social distancing, in het bijzonder de afstandsregel van 1,5 meter tussen elke persoon. De eerste weken van de lockdown hebben 25 procent van de buschauffeurs en 22 procent van het technisch personeel zich ziek gemeld. Noodgedwongen schakelde De Lijn over op de vakantieregeling. Initieel werd de afstandsregel gegarandeerd. Er werden daarnaast extra veiligheidsmaatregelen genomen: reizigers moesten achteraan instappen, de bestuurderspost werd met plastic folie afgeschermd, alleen cashless betalen was nog toegestaan. De bussen kregen tussentijdse reinigingsbeurten.

## De Lijn tijdens de exit

In mei ging de eerste fase van de exitstrategie in, waarbij meer mensen weer aan het werk gingen en scholen (deels) opnieuw opengingen. Naarmate het gewone leven werd hernomen, verhoogde De Lijn het aanbod. In fase 1a van de exitstrategie werd op volle capaciteit gereden, met uitzondering van de nachtnetten en de belbussen, maar vanaf 11 mei werden ook die hernomen.

Het blijven respecteren van de anderhalvemeterregel zorgde voor een probleem. Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, stipte aan dat de capaciteit van bussen en trams met 80 procent zou terugvallen als reizigers de afstandsregel moesten blijven toepassen. Dat was onvoldoende om aan de vraag te voldoen. Extra bussen en trams inzetten op bepaalde verbindingen was geen optie, omdat De Lijn niet over voldoende materieel beschikt. Bovendien zou de impact op de kostendekkingsraad enorm zijn. Na een periode van onduidelijkheid werd beslist om de afstandsregel bij De Lijn te laten varen. Het dragen van een mondkapje werd verplicht.<sup>2</sup> Alleen de bestuurders werden daarvan vrijgesteld.<sup>3</sup> De Nationale

---

<sup>1</sup> Artikel 4 van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 luidt als volgt: "Het openbaar vervoer blijft behouden. Het dient op zo'n wijze georganiseerd worden teneinde de regels van social distancing te garanderen, in het bijzonder het behoud van een afstand van 1,5 meter tussen elke persoon."

<sup>2</sup> Artikel 4 van het ministerieel besluit van 30 april 2020, dat artikel 4 van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken vervangt, luidt als volgt: "Het openbaar vervoer blijft behouden. De burger is vanaf de leeftijd van 12 jaar verplicht om de mond en de neus te bedekken met een masker of elk ander alternatief in stof, vanaf het betreden van het station, op het perron of een halte, in de bus, de (pre)metro, de tram, de trein of elk ander vervoersmiddel dat door een openbare overheid wordt georganiseerd."

<sup>3</sup> Artikel 2 van het ministerieel besluit van 15 mei 2020, dat artikel 4 van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken, vervangt, luidt als volgt: "Het openbaar vervoer blijft behouden. Eenieder is vanaf de leeftijd van 12 jaar verplicht om de mond en de neus te bedekken met een masker of elk ander alternatief in stof, vanaf het betreden van de luchthaven, het station, op het perron of een halte, in de bus, de (pre)metro, de tram, de trein of elk ander vervoersmiddel dat door een openbare overheid wordt georganiseerd. In afwijking van het tweede lid is het rijdend personeel van de openbare-

Veiligheidsraad riep daarnaast op om zo veel mogelijk voor alternatieven te kiezen: voor verplaatsingen met de fiets en te voet. Op die manier bleef het openbaar vervoer gereserveerd voor wie het echt nodig had. Of zoals De Lijn het in haar nieuwsbrief vertaalde: "Reis alleen met ons als je écht geen andere keuze hebt."

### **De Lijn postcorona: onderzoek**

Uit onderzoeksresultaten blijkt dat mensen hoe dan ook terughoudend blijven om het openbaar vervoer te nemen: ze voelen zich niet veilig.

#### *1. Onderzoek Indiville*

Uit een onderzoek van het onderzoeksbureau Indiville blijkt dat 36 procent van de Vlamingen de bus of tram minder of niet meer willen gebruiken na de coronacrisis. De studie verschaft ook een aantal handvatten voor de te nemen acties om het openbaar vervoer succesvol herop te starten:

- Veiligheid en hygiëne staan centraal. Op de voertuigen verwachten reizigers daarom dat alles grondig wordt gepoetst, mondkmaskers verplicht zijn en vooral dat er voldoende afstand (1,5 meter) wordt bewaard.
- Ook bij de haltes verwachten reizigers duidelijke instructies en de vereiste afstand.
- Verder verwachten reizigers dat ze van openbaarvervoermaatschappijen heldere, consistente communicatie krijgen bij alle contactmomenten met de klant: in de bus, bij de halte, online enzovoort.

#### *2. Onderzoek MOBI*

Een vergelijkbaar onderzoek van MOBI komt tot dezelfde bevindingen: 40 procent van de ondervraagden geeft aan het openbaar vervoer niet meer te zullen nemen. Van de overige ondervraagden zegt nog eens 40 procent dat ze dat minder vaak zullen doen. Uit het onderzoek blijkt daarnaast dat vooral het kennen van de bezettingsgraad belangrijk is om mensen ervan te overtuigen opnieuw het openbaar vervoer te nemen: dat is nog belangrijker dan het dragen van mondkmaskers.

#### *3. Leuvense Economische Standpunten: werken op de vraag*

De professoren Bruno De Borger en Stef Proost onderzoeken in hun artikel 'Hoe houden we het openbaar vervoer veilig: een premie voor niet-gebruik van het openbaar vervoer?' (Leuvense Economische Standpunten nr. 2020/178) welke maatregelen tot een verminderde of optimale bezettingsgraad kunnen leiden. Ze hanteren als uitgangspunt dat de capaciteit van het openbaar vervoer op korte afstand (bus, tram, metro) beperkt is tot 40 procent om de reis veilig te kunnen laten verlopen: ze rekenen op een afstand tussen reizigers van 60 cm. In hun artikel onderzoeken ze verschillende scenario's als antwoord op die vraag over de bezettingsgraad. In hun model is een modale shift nodig van een derde van de reizigers om het openbaar vervoer veilig te laten verlopen. Initieel zal die maximale capaciteit niet worden bereikt, omdat nog niet alles heropgestart is of omdat veel mensen nog bang zijn om het openbaar vervoer te nemen. Na enkele maanden zal die spontane modal shift beginnen af te nemen en moet worden gevreesd voor een overbezetting van de voertuigen.

De professoren stellen voor om abonneementhouders uit te betalen voor de resterende maanden waarin hun abonnement nog geldig is en de gebruikers te laten betalen per rit. In dat vraagmodel wordt de maximale capaciteit niet overschreden.

---

vervoersmaatschappijen niet verplicht om de mond en de neus te bedekken, voor zover enerzijds de conducteur goed geïsoleerd is in een cabine en anderzijds een affiche en/of zelfklever aan de gebruikers de reden aangeeft waarom de conducteur geen masker draagt."

Ze besluiten dat hun voorstel een win-win hervorming is: elke reiziger die door de hervorming overschakelt op andere modi, brengt een vermindering van de kosten voor de maatschappij mee van 126,9 euro per maand. En ook de reizigers worden er beter van, aangezien ze gecompenseerd worden als ze overschakelen op andere vervoersmodi. Op langere termijn stellen de professoren voor om af te stappen van iedere vorm van gratis vervoer en over te stappen naar een spits-daldifferentiatie in de tarieven.

### **Verdere exploraties: ook werken aan het aanbod**

De professoren Proost en De Borger onderzochten hoe de vraag verminderd en gespreid kan worden om tot een lagere bezettingsgraad te komen. Maar ook de optimale spreiding van het aanbod is de moeite van het onderzoeken waard.

Met uitzondering van de (noodgedwongen) overschakeling op de vakantieregeling heeft De Lijn het aanbod niet aangepast. Uiteraard is het openbaar vervoer een openbare dienst die ter beschikking moet staan van al wie het nodig heeft. Bussen leeg laten rondrijden zorgt echter voor grote kosten voor de samenleving. De Lijn schat haar geaggregeerd negatief resultaat voor de maanden maart tot en met augustus 2020 op 35 miljoen euro. Het verlies uit de verkoop van biljetten en abonnementen wordt geschat op 45 miljoen euro. Daarbovenop heeft De Lijn 6 miljoen euro extra kosten moeten maken voor hygiëne- en veiligheidsmaatregelen. Daarnaast is er een vermindering van de kosten door het niet hoeven te voorzien in bepaalde exploitaties en zijn er minder uitgaven voor brandstof, wat samen op zo'n 15 miljoen euro wordt geschat. De Vlaamse Regering past dat verlies maandelijks bij.

### **Naar een optimale bezettingsgraad**

Er moet naar manieren gezocht worden om de *bezettingsgraad tot een optimaal niveau* te brengen. Daarbij is het uitgangspunt om zo veel mogelijk reizigers naar het openbaar vervoer te leiden, net tot het niveau waarop dat veilig is. Ten tweede moet die bezettingsgraad bij de reizigers bekendgemaakt worden zodat ze kunnen achterhalen of de rit die ze plannen, al dan niet veilig is. *Correcte informatie en communicatie* is immers nodig om het vertrouwen van de reizigers te winnen. Ten derde moet het aanbod *flexibel worden ingezet*. Reizigers hebben de garantie op een rit als ze erom vragen en het materieel wordt ingezet op de plaatsen waar het nodig is. Dat zou een oplossing bieden zonder dat De Lijn voor extra capaciteit moet zorgen. Op langere termijn is dat een must, maar op korte termijn valt zoiets moeilijk te realiseren.

#### *1. De druktemeterapp: een soort van Waze voor het openbaar vervoer*

Zoals uit het hierboven vermelde onderzoek van MOBI blijkt, is vooral het kennen van de bezettingsgraad belangrijk voor reizigers om voor het openbaar vervoer te kiezen. Het registreren en meedelen van de bezettingsgraad kan eenvoudig met een app. Laat reizigers zelf aangeven of het al dan niet druk is op hun bus. Of waarom wordt er niet met geaggregeerde gsm-data gewerkt, zoals vandaag al wordt toegepast om de files te meten? Op basis van die data kunnen andere reizigers geïnformeerd worden over de bezettingsgraad en kunnen ze beslissen of het al dan niet verstandig is om de bus, tram, metro in kwestie te nemen. De openbaarvervoersmaatschappijen krijgen op hun beurt een beter inzicht in de behoeften en kunnen hun middelen efficiënter inzetten. De NMBS wil in het laatste kwartaal van 2020 een app klaar hebben die inzicht moet geven in de bezettingsgraad in de trein. Tijdens een gedachtewisseling in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 3 juli 2020 gaf directeur-generaal Roger Kesteloot aan dat ook De Lijn ondertussen een vergelijkbaar systeem uitwerkt.

## 2. Reservatiesystemen

Het is mogelijk om nog een stap verder te gaan. Tijdens de corona-epidemie zijn heel wat sectoren overgeschakeld op reservatiesystemen, denk maar aan kledingzaken, restaurants, dierenparken of musea. Door met reservaties te werken kunnen de bezoekersaantallen onder controle worden gehouden en kan een veilig bezoek worden gegarandeerd. Ook het openbaar vervoer kan met een dergelijk reservatiesysteem werken. Reizigers moeten een reservatie ruim vooraf kunnen doorgeven, maar ook in real time. Om de extra drempel van een reservatie weg te nemen voor de meer kwetsbare personen in onze samenleving kunnen er bijvoorbeeld zuilen bij bushokjes geplaatst worden, waar reizigers hun vervoersbewijs met QR-code kunnen inscannen. Wie zijn vervoersbewijs inscant of via een app een rit reserveert, krijgt informatie over de bezettingsgraad en kan een plaats reserveren. Het voordeel van zo'n reservatie is dat de openbaarvervoermaatschappij het aanbod kan afstemmen op de vraag en een maximale bezettingscapaciteit kan nastreven. Voor de reizigers bestaat het voordeel erin dat ze zeker zijn van een veilige plaats. Ze kunnen in alle vertrouwen voor het openbaar vervoer kiezen in plaats van het te mijden.

In Denemarken wordt al op die manier gewerkt. Wie een intercitytrein wil nemen, moet reserveren via een app. Voor stoptreinen toont die app hoe druk het is in de trein die in het station aankomt: bij 'rood' mogen reizigers niet instappen, maar moeten ze de volgende trein nemen.<sup>4</sup> Ook de metro in Beijing werkt met reservaties, in combinatie met vrijwillige identificatie aan boord via een QR-code, om de reizigersdichtheid te beperken en de traceerbaarheid te verbeteren.<sup>5</sup> Bepaalde operatoren hebben een reserveringssysteem ingevoerd voor de treinen in Engeland.<sup>6</sup> In Wales loopt er een proefproject<sup>7</sup> en ook Nederland overweegt het invoeren van een reserveringsapp.<sup>8</sup>

De Lijn wil momenteel niet weten van een reserveringssysteem omdat het praktisch en organisatorisch niet haalbaar zou zijn<sup>9</sup>. Op een moment dat 40 procent van de mensen aangeeft het openbaar vervoer niet meer te zullen gebruiken na de coronacrisis en nog eens 40 procent zegt het minder te zullen gebruiken, is een dergelijk antwoord ruimschoots onvoldoende. Zeker in de huidige digitale tijden moet het mogelijk zijn voor De Lijn om zich innovatief op te stellen. In de samenleving is er in de maanden na het uitbreken van de pandemie een enorme creativiteit opgeborend om onder de gegeven beperkende omstandigheden te kunnen blijven werken, leren, ontspannen, ondernemen enzovoort. Een dergelijke creativiteit is ook bij De Lijn nodig.

Een reservatiesysteem uittekenen dat gebruikt kan worden tijdens een pandemie en de uitlopers ervan, maakt het openbaar vervoer bovendien toekomstbestendig. Het maakt het mogelijk om in te stappen in de 'MaaS'-diensten die in opmars zijn en ingeschakeld te worden in de mobiliteitscentrale die het vervoer op maat zal regelen. Bovendien wordt zo ook een voorafname op het tijdperk van de zelf-

<sup>4</sup> Bron: het Parool van 2 mei 2020 ([https://www.parool.nl/wereld/alle-ogen-op-denemarken-wij-snel-open-waarom-gingen-jullie-zo-laat-dicht~b0c1b20e/?referer=httpsprocent3Aprocent2Fprocent2Fwww.google.beprocent2Furlprocent3Fsaprocent3Dtprocent26rctprocent3Diprocent26qprocent3Dprocent26esrcprocent3Dsprocent26sourceprocent3Dwebprocent26cdprocent3Dprocent26vedprocent3D2ahUKewiQqMjElpbqAhWE6gQKHeLgDvoQFjAFegQIBhABprocent26urlprocent3Dhttpsprocent253Aprocent252Fprocent252Fwww.parool.nlprocent252Fwereldprocent252Falle-ogen-op-denemarken-wij-snel-open-waarom-gingen-jullie-zo-laat-dichtprocent7Eb0c1b20eprocent252Fprocent26usgprocent3DAOvVaw2W0FZO Nk8Z\\_04pOkT45Pa](https://www.parool.nl/wereld/alle-ogen-op-denemarken-wij-snel-open-waarom-gingen-jullie-zo-laat-dicht~b0c1b20e/?referer=httpsprocent3Aprocent2Fprocent2Fwww.google.beprocent2Furlprocent3Fsaprocent3Dtprocent26rctprocent3Diprocent26qprocent3Dprocent26esrcprocent3Dsprocent26sourceprocent3Dwebprocent26cdprocent3Dprocent26vedprocent3D2ahUKewiQqMjElpbqAhWE6gQKHeLgDvoQFjAFegQIBhABprocent26urlprocent3Dhttpsprocent253Aprocent252Fprocent252Fwww.parool.nlprocent252Fwereldprocent252Falle-ogen-op-denemarken-wij-snel-open-waarom-gingen-jullie-zo-laat-dichtprocent7Eb0c1b20eprocent252Fprocent26usgprocent3DAOvVaw2W0FZO Nk8Z_04pOkT45Pa)).

<sup>5</sup> <https://blogs.worldbank.org/transport/protecting-public-transport-coronavirus-and-financial-collapse>

<sup>6</sup> <https://www.bbc.com/news/business-52670790>

<sup>7</sup> <https://www.bbc.com/news/uk-wales-52909787>

<sup>8</sup> <https://www.droidapp.nl/nieuws/coronavirus-reserveren-app-reizen-openbaar-vervoer>

<sup>9</sup> Antwoord van minister Lydia Peeters op de vragen om uitleg van Karin Brouwers en Lode Ceysens over respectievelijk De Lijn in coronatijden en de kansen om het mobiliteitsgedrag bij de Vlaming te veranderen, tijdens de commissievergaderingen van 25 mei en 18 juni 2020.

rijdende wagen gedaan, waarbij het openbaar vervoer kan worden ingepast in de logaritmen die de trajecten van reizigers uittekenen.

De Lijn en de toekomstige aanbieders van het vervoer op maat moeten samenwerken om flexibel te kunnen inspelen op de vraag. Deelsystemen, kleinere busjes, openbaarvervoerstaxi's enzovoort, kunnen snel en op maat aan de kleinere vervoersvragen voldoen, terwijl gelede bussen de grotere vervoersstromen verzorgen. Via apps en realtime informatie kan het aanbod perfect op de vraag worden afgestemd. In de huidige digitale tijden moeten dergelijke oplossingen perfect uit te werken zijn.

### *3. Tarieven en abonnementsformules aangepast aan het nieuwe werken*

Tijdens de coronacrisis werd thuiswerk noodgedwongen de norm. Dat had een enorm positieve impact op de mobiliteit: alle files waren op slag verdwenen. De wens is dat ook na de periode van lockdown thuiswerk ingeburgerd blijft. De abonnementsformules van De Lijn zijn daar niet aan aangepast. Het is het bekijken waard of het aanbieden van halftijdse abonnementen, waarbij de ene helft van de week naar het werk wordt gereisd en de andere helft thuis wordt gewerkt, tot de mogelijkheden behoort. Voor werknemers die eerst enkele uren van thuis uit werken en pas later op de dag naar het werk vertrekken, kan het werken met spits- en daluurtarieven aantrekkelijk zijn. Dat kan helpen om reizigers over de dag te spreiden.

### *4. Doorstroming*

De overheid moet daarnaast meer dan een tandje bijsteken op het vlak van doorstroming door te investeren in verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije busbanen. Dan kunnen bussen en busjes hun rondes sneller afwerken. Snellere rondes zorgen op hun beurt voor een hogere frequentie, wat het mogelijk maakt om reizigers beter te spreiden.

## **Conclusie**

De Lijn en de overheid zouden zich met dergelijke maatregelen innovatief tonen. Dat is precies wat de huidige crisis vraagt: investeringen en creatieve oplossingen. "Never waste a good crisis", zoals Churchill al wist. Dan hoeft de boodschap niet langer te zijn dat het openbaar vervoer moet worden gemeden, maar kunnen klanten in vertrouwen kiezen voor een goede en veilige vervoersoplossing. Alleen als de reizigers vertrouwen hebben in het openbaar vervoer, zal het nog een rol van betekenis kunnen spelen na de lockdown en zal het kunnen concurreren met de veilige bubbel die de auto meer dan ooit dreigt te worden. Dat zal echt nodig zijn. In China nam het autogebruik met 40 procent toe in vergelijking met de periode voor de coronacrisis en het gebruik van het openbaar vervoer daalde er gelijktijdig met 40 procent. Meer mensen op de fiets en meer telewerk zijn een deel van de oplossing. Om te vermijden dat iedereen zich opnieuw vastrijdt zodra het 'normale' leven herneemt, moet ook het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. De boodschap is dus niet om het openbaar vervoer te vermijden, maar wel om alle zeilen bij te zetten zodat reizigers op een veilige manier worden vervoerd. Meer van hetzelfde gaat niet langer op. Dat hebben heel veel ondernemingen begrepen, maar De Lijn moet daarin nog volgen om te voorkomen dat openbaar vervoer gemarginaliseerd wordt.

De coronagolf die Vlaanderen overspoelt, is mogelijk niet de laatste. Het is belangrijk om lessen te trekken uit de voorbije periode en voorbereid te zijn op een nieuwe uitbraak. Deze conceptnota vraagt aan de Vlaamse overheid om samen met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, de exploitanten en de vervoerregio's een plan van aanpak uit te werken. Wederzijdse engagementen moeten vorm

krijgen in een wettelijk kader en in de beheersovereenkomst. Zo kan de overheid tegemoetkomen in de kosten van reservatiesystemen of het engagement aangaan om in tijden van crisis tussenbeide te komen bij het ontstaan van negatieve resultaten. De Lijn garandeert op haar beurt een veilige verplaatsing en correcte communicatie en informatie, ook in real time, aan de reiziger. Ze past het aanbod flexibel aan de vraag aan door enerzijds aan iedereen die een rit vraagt, ook een rit aan te bieden, en anderzijds een maximale bezettingsgraad na te streven waarbij toch een voldoende veiligheidsafstand wordt gegarandeerd. Daarbij kan afgeweken worden van de bepalingen van het decreet Basisbereikbaarheid en van de vastgelegde vervoersplannen. Daarnaast kan door te werken met aangepaste abonnementsformules en met spits- en daluurtarieven worden ingespeeld op het nieuwe werken. Maatwerk en flexibiliteit staan centraal. In een dergelijk kader kunnen tegelijk ook de hygiënemaatregelen worden opgenomen die minimaal verwacht worden bij een uitbraak.

Karin BROUWERS  
Lode CEYSSENS  
Martine FOURNIER  
Joke SCHAUVLIEGE  
Orry VAN DE WAUWER  
Peter VAN ROMPUY