

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 72
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 9 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Reizigerstellingen

Eind januari en midden juni vroeg ik de minister een overzicht van de gebruikscijfers van de verschillende Antwerpse tramlijnen voor 2018 en 2019. In zijn antwoord meldde de minister dat een technisch probleem verhindert om de gevraagde reizigersdata (op basis van het scannen van de MoBIB-kaart) te verzamelen. De ritcontext kan niet gelinkt worden aan scanbewegingen. Tot januari 2018 werd per abonnee een vast aantal maandelijkse ritten gerekend om reizigerscijfers vorm te geven. Met de komst van de MoBIB-kaarten en het verplicht scannen bij het opstappen werd deze verouderde telling geschrapt, ten voordele van het effectief tellen van de scanbewegingen per abonnement. Evenwel blijkt dat deze meer accurate telling (tijdelijk) geen informatie meer oplevert over het specifieke gebruik van verschillende tram- en buslijnen.

1. Van welke aard is het technische probleem dat de gescande opstapbewegingen niet gelinkt kunnen worden aan de specifieke tram- of buslijn? Was het registreren van deze scanbeweging aan een specifieke tram- of buslijn onderdeel van de gevraagde software binnen de Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer (ReTiBo)?
2. Wanneer zal de correcte registratie van de reizigerscijfers opnieuw beschikbaar zijn? Welke concrete stappen worden ondernomen om dit probleem op te lossen?
3. Op welke manier werden de tellingen per specifieke tram- of buslijn gehouden voor men overstapte op het registreren van het scannen van de MoBIB-kaart? Werd dit gedetailleerd gemeten per tram- en buslijn, of werd dit indicatief en steekproefgewijs opgemeten door handmatige tellingen door personeel?

ANTWOORD

op vraag nr. 72 van 9 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1-2. Half oktober 2019 werd overgeschakeld van het uitlezen van Prodata naar het uitlezen van de Boordcomputer om een koppeling te kunnen maken tussen een Mobib-scan en de ritcontext. Indien chauffeurs zich niet aanmelden (of zich niet konden aanmelden) in het nieuwe systeem konden de registraties niet gekoppeld worden aan de ritcontext. Dit was dus niet zozeer een IT-issue maar een verandering in werkwijze die de nodige adoptietijd vroeg.

Voor niet-gekoppelde registraties is er een oplossing uitgewerkt waarbij retroactief alsnog een koppeling gemaakt kan worden voor de niet-gekoppelde scans.

Op rapporteringsvlak is De Lijn een nieuwe component aan het opzetten, namelijk de Planning- en Uitvoeringscomponent (PUC). Deze component staat los van het aangehaalde probleem. Het was echter wel wachten op deze PUC om deze koppeling retroactief terug te kunnen opbouwen.

Deze PUC is sinds enkele dagen operationeel. Het algoritme om de koppeling te maken, staat klaar. De komende weken zal de database verder verrijkt worden en zullen de nodige kwaliteitscontroles uitgevoerd worden. We moeten er ons echter van bewust zijn dat het algoritme niet alle ontbrekende context zal kunnen toevoegen voor elke scan. De Lijn hoopt dat dit binnen enkele weken rond is.

Het vastgestelde probleem van de ontbrekende ritcontext was voor de gekoppelde trams groter dan bij de andere voertuigen. De scans op de gekoppelde trams (het tweede deel) kreeg geen ritcontext mee. Dit probleem is sinds juli 2020 opgelost. Hier is geen retroactieve koppeling mogelijk.

3. Vóór de invoering van de Mobib-kaart was er geen informatie beschikbaar over de locatie van gebruik van abonnementen. De informatie was toen beperkt tot de ad hoc prodatavervoerbewijzen die bij elke opstap ontwaard moesten worden. Wat betreft de abonnementen was er enkel informatie over het aantal abonnementen dat in omloop was. Om een globaal zicht te krijgen op het gebruik op specifieke lijnen werden er steekproefsgewijs tellingen georganiseerd.