

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 697
van **MARTINE FOURNIER**
datum: 3 februari 2021

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

Reizigerstellingen De Lijn - Gebruik en ontsluiting data

Jaarlijks publiceert de NMBS de cijfers van de opstappende reizigers. De tellingen gebeuren manueel en zijn niet perfect, maar ze geven reizigers en onderzoekers een goede indicator.

Daarnaast weten we ook dat De Lijn een grote impact heeft op het start- en/of vervolgtraject van de NMBS-reizigers in Vlaanderen. Cijfers van De Lijn zijn niet terug te vinden en daarbij aansluitend weten we ook niet hoeveel mensen de overstap tussen NMBS en De lijn maken. Het is toch opvallend dat er gecommuniceerd wordt over de manier van tellen bij De Lijn, maar niet over de data zelf.

Tot slot is het voor mij ook niet duidelijk waarom de data van de ontwaardingstoestellen niet worden gebruikt. Het moet toch mogelijk zijn om de ontwaardingstoestellen ook uit te lezen voor reizigersinfo.

1. Waarom worden de data van de reizigers van De Lijn niet publiekelijk gedeeld?
2. Welke analyse of studies maakt De Lijn voor de koppeling trein, tram en bus?
3. Waarom worden de data van de ontwaardingstoestellen niet gebruikt?

ANTWOORD

op vraag nr. 697 van 3 februari 2021

van **MARTINE FOURNIER**

1. In het verleden werd er niet gedaan aan reizigerstellingen bij De Lijn. Men kende het aantal verkochte tickets maar niet het gebruik er van en wat de abonnementen betreft rekende men dit om naar een aantal te verwachten verplaatsingen dat een abonnementshouder hiermee zou doen. Dit stuitte op veel kritiek en was niet nauwkeuring genoeg.

Onder meer daarom werd het project ReTiBo in het leven geroepen met ondertussen de gekende geschiedenis. Maar wel met het opzet om correcte data te bekomen. Er kwam eerst de MOBIB-kaart en daarna volgde de uitrol van de nieuwe registratieapparatuur op de voertuigen.

De MOBIB-kaart werd in 2018 uitgerold en betekende een gedragswijziging bij de abonnees. De Lijn heeft daarom ingezet op communicatiecampagnes & bewustwordingscampagnes om het scangedrag van de gebruikers te stimuleren.

De analyse van de beschikbare registraties toont aan dat niet elke opstap wordt gescand door de abonnees. De MOBIB-cijfers geven dus niet het effectieve aantal reizigersritten van abonnees weer. Omwille van deze reden werkt De Lijn aan de ontwikkeling van een extrapolatie-algoritme. Bedoeling van het extrapolatie algoritme is om een volledig zicht te krijgen op de bezetting van de voertuigen. Dit algoritme op basis van cameratellingen is nog niet operationeel.

In afwachting van deze resultaten brengt De Lijn aan de hand van een survey het reisgedrag van de abonnees in kaart om op die manier het effectieve scangedrag van deze categorie reizigers te kunnen inschatten.

Dit onderzoek toont aan het scangedrag afhangt van onder meer het type periode (school vs vakantie), tijdstip van de dag (spits/dal), regio (stad/streek),... Om een globaal beeld te krijgen, worden er daarom meerdere waves van dit onderzoek uitgevoerd.

Aan de hand van het onderzoek zal De Lijn op basis van de MOBIB-cijfers een correctie toepassen. De totale reizigersaantallen zijn samengesteld uit de MOBIB-cijfers met de correctie en in combinatie met de ad hoc vervoerbewijzen (smart tickets en mobiele vervoerbewijzen).

Wanneer er voldoende onderzoekswaves beschikbaar zijn, kunnen de verschillende ophogingsfactoren geïntegreerd worden in de valabele en bruikbare reizigersrapportering.

2. Voor overstapbewegingen binnen het eigen net zijn herkomst-bestemmingsanalyses mogelijk op basis van de MOBIB-registraties. Die laten toe om waar nodig de grootste overstapstromen te traceren. Daarnaast onderzoeken we potentiële overstapbewegingen ook via herkomst-bestemmingsonderzoek met verkeersmodellen.

Overstapbewegingen van bus/tram naar trein en vice versa zijn niet één op één te bekomen vanuit de registraties op de voertuigen. Er is immers geen rechtstreekse koppeling tussen de MOBIB-registraties van een NMBS-product dan wel een De Lijn-product, zelfs al staan ze op dezelfde MOBIB-kaart. Dat geldt eveneens voor de zogenaamde combi-abonnementen, die in essentie een gecombineerde aankoop van twee nog steeds afzonderlijke producten zijn.

Bij verknoping met de spoorwegen streven we in eerste orde uiteraard naar een maximaal aantal mogelijke overstaprichtingen. Dat lukt echter uitsluitend in knooppuntstations: dat zijn stations waar de treindienstregeling er voor zorgt dat treinen in verschillende richtingen elkaar in dat station tegenkomen. Tijd is hier de bepalende factor.

Daaruit volgt ook dat niet in ieder station alle overstaprichtingen mogelijk zijn, afhankelijk van de tijdligging van de treinen. Als er vanwege de tijdligging keuzes moeten gemaakt worden zijn er een aantal aanvullende mogelijkheden om ons aansluitende aanbod te prioriteren:

- Potentieelonderzoek op basis van verkeersmodellen. Op die manier kunnen we de meest gewenste overstaprichtingen analyseren, in functie van de gemeentes langs buslijn(en) waar we dit voor moeten onderzoeken.
 - De herkomst van deze of gene lijn. Bijv.: voor een buslijn uit Roeselare die in Kortrijk aankomt zal een aansluiting op de trein naar Roeselare vanzelfsprekend minder prioritair zijn.
 - Voor buslijnen die onderweg twee treinstations bedienen is in de meeste gevallen in slechts één station een aansluiting mogelijk. Ook hier is tijdligging de bepalende factor en worden prioriteiten zoals hierboven beschreven bepaald.
3. De data van de ontwaardingstoestellen bevatten gebruiksdata van MOBIB-abonnementen en smart tickets. Deze data worden gebruikt voor verschillende analyses: opstappers per lijn, bezetting, analyse op halteniveau, herkomst-bestemmingsanalyse, overstappen, drukte, bezetting gecombineerd met stiptheid (doorstroming), analyses per abonnementstype ...

De beschikbare data worden volop gebruikt, maar steeds rekening houdend met het gegeven dat deze data niet het volledige beeld weergeeft. Naast het onvolledige scangedrag is het immers ook zo dat er voor de mobiele vervoerbewijzen (die niet via de ontwaardingstoestellen geregistreerd worden) geen lijn- en ritcontext beschikbaar is.