

BELGIË, VERENIGDE STATEN, CHINA, INDIA EN DE WERELDBANK

Worstelen met 'lockdowns' en opstarten van de systemen

Nu het coronavirus op de terugtocht lijkt te zijn en de restricties op reizen worden losgelaten, rijst de vraag, hoe nu verder? In Nederland is bijvoorbeeld reizen in het openbaar vervoer toegestaan maar wel onder voorwaarden. Elders in Europa gebeurt hetzelfde. In een serie webinars trachtte Busworld Academy een inkijkje te verschaffen in hoe in de wereld men worstelt met de 'lockdowns' in de bus- en touringcarsector maar ook hoe er wordt gedacht aan het opnieuw opstarten van de 'business'. TEKST: JOS HAAS

De eerste ervaringen zijn inmiddels daar. Het aantal reizigers dat in Nederland van het OV gebruik maakt blijft, op het moment van schrijven van dit artikel, nog onder gedachte veertig procent. Voor hoe lang? Wie het weet mag het zeggen. Er zijn nog andere vragen waarop een antwoord moet komen, zoals hoe kan een middelgroot of klein bedrijf opstarten als je reserves nagenoeg op zijn? Het zijn problemen die wereldwijd spelen. In het derde webinar van Busworld Academy kwam dit aan de orde met sprekers uit België, India en New York. Een interessante bijdrage over financieringsmogelijkheden werd geleverd door de Wereldbank.

Brussel

In Brussel daalde tijdens de coronapieak de vraag naar openbaar vervoer naar vijftien procent, zag minister van Mobiliteit en Openbaar Vervoer van het Gewest Brussel, Elke van den Brandt. Het webinar werd gehouden op het moment dat het openbaar vervoer in Brussel weer langzaam op gang kwam. In Brussel was en is 'social distancing' één van de belangrijkste maatregelen in het bestrijden van het coronavirus. Om die 1,5 meter zo goed mogelijk te handhaven waren stickers op de stoelen

Elke van den Brandt: Op sociale media kregen we tal van leuke berichten terug, zoals 'We love you STIB' en 'We miss you STIB'

van bus en tram geplakt, waar je wel en niet mocht zitten. Het zorgt er wel voor dat een stadsbus al met elf mensen aan boord vol is. "Aan de andere kant", zegt minister Elke van den Brandt, "werken veel mensen nog altijd thuis, waardoor de vraag veel minder is". Tijdens het webinar vertelde ze dat er niet gemorreld wordt aan de prijs van het kaartje, omdat dat volgens haar niet het juiste antwoord is op deze crisis en het negatief kan uitpakken. "Er zijn hygiënische maatregelen getroffen, zoals het schoonmaken van de bussen en zijn de chauffeurs voorzien

van mondkapjes en het betalen in de bus gebeurt nu alleen nog digitaal. Het zijn maatregelen die we hebben genomen om het openbaar vervoer op gang te houden maar het risico op besmetting van medewerkers en passagiers te minimaliseren. Informatieverstrekking via allerlei kanalen moet hier bij helpen. Op sociale media kregen we daarop tal van leuke berichten terug, zoals 'We love you STIB' en 'We miss you STIB', waaruit veel waardering bleek voor onze medewerkers."

Capaciteit

Het werken met een maximum aantal passagiers per voertuig – maximaal vijf in een tien meter bus tot twaalf in een 18 meter gelede bus – is inmiddels losgelaten. In plaats hiervan worden de reizigers extra gewezen op hun verantwoordelijkheid om 'social distancing' te handhaven. Minder capaciteit betekent meer bussen op straat om toch de dienstverlening zo goed als mogelijk te handhaven. Daar wringt volgens haar een schoen, want de STIB/MIVB had al iedere beschikbare chauffeur op straat. Om die capaciteit toch zo groot mogelijk te krijgen, moet iedereen in het OV een mondkapje dragen. "We blijven daarnaast monitoren dat mensen niet te dichtbij elkaar hoeven komen, maar dat is moeilijker geworden dan in de situatie van de 'lockdown'." In die periode heeft STIB/



Modal shift noodzakelijk



Minister Elke van den Brandt

MIVB zich zo flexibel mogelijk opgesteld door de dienstregeling zo goed als mogelijk aan te passen aan de behoefte en dan met name de lijnen naar de ziekenhuizen en gezondheidscentra. "En in de dienstregeling moeten we ook rekening houden met het regelmatig schoonmaken van de bussen."

Modal shift

Wat haar vooral zorgen baarde waren de spitsuren 's ochtends en 's avonds in relatie tot 'social distancing'. "België heeft een sterke 'negen tot vijf' mentaliteit. We beginnen om negen uur en gaan om vijf uur weer naar huis, het levert spitsuren op die het systeem zwaar belasten. Met het nu ontdekte 'telewerken' hopen we dat de spitsuren afvlakken over een langere tijd. Het zal bijdragen aan het stoppen van de verspreiding van het virus." Overigens wijzen onderzoeken in België uit dat thuiswerken in korte tijd populair is geworden en dat acht op de tien werkenden het een goede oplossing vindt. Voor de langere tijd zal dit dus zijn invloed hebben. Elke van de Brandt ziet hier een negatief aspect, met een knipoog weliswaar. "Het beïnvloed mijn politiek om het openbaar vervoer te promoten. Nu moet ik ineens een ander verhaal vertellen: als u van het openbaar vervoer houdt, neem dan de fiets of ga lopen! Laat het openbaar vervoer zoveel mogelijk aan hen die het echt nodig hebben. Een oproep tot 'modal shift', om mensen op de fiets of aan het lopen te krijgen. Want het gevaar bestaat natuurlijk dat als iedereen de auto gaat gebruiken we nog grotere verkeersopstoppingen gaan meemaken, dan voor corona al het geval was." Het Gewest Brussel had al plannen klaarliggen om fietspaden en voetgangerszones uit te breiden en dat zal versneld worden uitgevoerd met in totaal 40 kilometer fietspad en honderd kilometer aan voetgangerszones. "Wij werken daarnaast aan hulp bij de aankoop van een fiets en aan partnerships met operatoren van micromobiliteit zodat iedereen toegang kan krijgen tot een fiets tegen een goedkope prijs."

New York

New York telt meer dan 8 miljoen inwoners en is enorm hard geraakt door het corona of Covid-19 virus, met enkele tienduizenden doden tot gevolg. New York Metropolitan Transportation Authority (MTA) is verantwoordelijk voor het grootste openbaarvervoernetwerk in Noord-Amerika en bedient zowel de stad New York als deels de staat New York. Corona heeft ook hard toegeslagen onder het personeel van MTA. Meer dan tienduizend van hen zijn besmet geraakt, maar bij het ter perse gaan van deze Touringcar & Bus zouden meer dan 9500 van hen beter zijn ver-

klaard. Wel stond op dat moment de teller op 127 overledenen, waarvan veertig binnen het busbedrijf. Van de busdivisie waar zo'n 18.000 mensen werken, zijn ook enkele duizenden besmet geraakt. Tijdens de piek moest het busbedrijf het met 4000 mensen minder doen. Voor de coronacrisis vervoerde MTA 2,2 miljoen mensen per dag met 6000 bussen in 54.000 bustrips op 327 routes. Al vanaf de eerste dag hanteert MTA een nood dienstregeling, het 'Essential Service Plan'. Het betekende een teruggang in bezettingsgraad met negentig procent, terwijl MTA wel tot 75 procent van haar dienstverlening moest blijven aanbieden om werknemers in essentiële beroepen van huis naar hun werkplek te krijgen.

Graig Cipriano: "We werken samen met de vakbonden om snel de volledige dienstregeling en service te kunnen aanbieden"

Tap&Go

De bussen worden iedere 72 uur gereinigd met desinfecterende middelen. Chauffeur zijn voorzien van bescherming, zoals mondkapjes, handschoenen, desinfecterende gel en hoezen voor over de stoelen. De voorste deuren blijven gesloten voor passagiers, achterin instappen is het devies. En ook zijn er twee miljoen mondkapjes aan passagiers uitgedeeld. Daarbij zijn op de express-bussen voor het intercity-verkeer de eerste drie stoelrijen afgesloten voor passagiers en bij de stadsbussen de voorste anderhalve meter. In het webinar wees Graig Cipriano, Acting President for MTA Bus Company and Acting Senior Vice President of New York City Transit (NYCT) Department of Buses, erop dat MTA bezig was met de implementatie van een 'Tap&Go' systeem ofwel contactloos betalen. "Dit 'OMNY' contactloos betaalsysteem voeren we nu versneld in om terug te kunnen keren naar een instapregime waarbij we weer alle deuren kunnen gebruiken." Of MTA de hulp inroept van touringcarbedrijven om de capaciteit te vergroten, is niet zeker. Hij wees erop dat het een trendbreuk zou zijn. "Wij werken in een sterke vakbond-georiënteerde bedrijfstak met duidelijke scheidslijnen. Maar het zijn bijzondere tijden en als de omstandigheden erom vragen is het zeker een optie."

Obligaties

Langzaam komt de bezettingsgraad van de MTA weer op peil met nu dertig a veertig procent van wat het normaal is. MTA verwacht dat de bezettingsgraad in vier fases terugkeert naar tachtig procent, via >>



Veel mensen werken thuis



Craig Cipriano



New York, versnelde implementatie 'Tap&Go'

Moesson bezorgt India capaciteitsproblemen

Het was hier op het journaal, de enorme uittocht van Indiase werknemers uit de steden voor wie van de een op de andere dag geen werk meer was. Lopend gingen zij terug naar hun geboortepaatsen over soms afstanden van 1200, 1300 kilometer, waar zoals Prasana Patwardhan de families nog vaak boerderijen hebben en dus eten. Nu in India de maatregelen worden versoepeld zouden deze werknemers weer terug moeten keren. Maar volgens Patwardhan wordt dat lastig. "Er is al geen vervoer of heel weinig en dan

komt de moesson eraan waardoor reizen heel lastig wordt." Het geeft de OV- en busbedrijven extra kopzorg, want veel van hun chauffeurs zijn onderweg.



eerst vijftig procent en zestig procent. Duidelijk is dat dit enorm aan inkomsten scheelt. Het jaarlijkse budget van MTA is 3 miljard dollar. Het heeft nu een steunaanvraag bij de federale overheid ingediend voor 3,9 miljard dollar om het verlies aan inkomsten en de kosten van de Covid-19 maatregelen op te vangen.

Cipriano verwacht dat vanwege 'social distancing' een robuuste dienstregeling moet worden gehandhaafd. "We werken hierin samen met de vakbonden om snel de volledige dienstregeling en service te kunnen aanbieden, al hebben we de laatste twee maanden geen inkomsten. Onze financiële situatie is daarom zorgwekkend. Vooralsnog hebben we het kunnen redden met uitgifte van obligaties voor de 'cashflow', maar dat verhoogt alleen maar onze schuld. Aan de andere kant spelen MTA en het openbaar vervoer een sleutelrol in het weer op gang brengen van de economie in New York en de regio."

Jinan

Vanuit de Jinan Public Transport Group in de Chinese stad Jinan meldde Li Feng dat ondanks dat 'zijn' stad geen totale 'lockdown' kende, de bezettingsgraad nog maar vijf procent was. Jinan heeft 9 miljoen inwoners, de

bus is er het belangrijkste openbaar vervoer: 5800 bussen, 13.000 medewerkers en 346 lijnen. Vóór Covid-19 werden dagelijks 2 miljoen mensen vervoerd die hun reis plannen via een app. Hiervan waren er in mei nog maar 80.000 over. Ook hier worden de bussen dagelijks gedesinfecteerd en de chauffeurs voorzien van maskers, handschoenen en worden ze dagelijks getemperatuurde. Bij koorts gaat men in quarantaine. Hetzelfde geldt overigens voor passagiers; heb je koorts dan kom je de bus niet in. Vanwege 'social distancing' is de capaciteit van een bus teruggebracht tot vijftig procent, gehandhaafd door speciale serviceteams. Verder houdt men de ramen open voor ventilatie. "Wij hebben al deze maatregelen al vroeg in een handleiding, een protocol, beschreven, en dat is in heel China verspreid", aldus Li Feng, adjunct-directeur van de Jinan Public Transport Group. Verder heeft de Jinan Transport Group veel aandacht besteed aan de communicatie met haar klanten over de maatregelen om veilig te kunnen reizen." Met het opengaan van de maatschappij en om 'social distancing' te kunnen handhaven, verwacht hij dat de totale busvloot zal moeten worden ingezet.

Prasana Patwardhan: "Als het systeem instort geeft het chaos waar de hele wereld mee te maken krijgt"

India

Een bijzonder plaats in deze webinars was ingeruimd voor Prasana Patwardhan, president van BOCI – de Indiase tegenhanger van Busvervoer Nederland of de Belgische FBAA. Hij woonde deze webinars bij vanuit zijn slaapkamer, vanwege de totale 'lockdown' in India. De cijfers zijn schrijnend, de piek lijkt er ondanks dat toch te gaan komen: nu al meer dan 300.000 besmettingen en zo'n 10.000 doden. Maar drie procent van alle bussen in het land deed dienst. En India heeft 1,7 miljoen bussen! Hiervan rijden ongeveer 1,5 miljoen bussen in opdracht van private bedrijven, meest kleine bedrijven: zo'n 20.000! Patwardhan: "De verliezen bij de openbaarvervoerbedrijven zijn enorm en de private bedrijven zullen maar ternauwernood kunnen overleven, want er is geen omzet." De bedrijven blijken weinig vet op de botten te hebben, want de prijs van



Bij stadsontwikkeling rekening houden met bushaltes



Rakhi Basu, Wereldbank



Prasana Patwardhar

het buskaartje is laag. De overheid stelt de prijzen vast en de laatste jaren zijn die niet meer aangepast. Daarentegen stelt Patwardhan dat de belasting hoog is en dan vooral op de intercity routes. "Dit loopt op tot 75 procent van de omzet. Daarbij heeft iedere staat zijn eigen regels. Normaal overleven onze busbedrijven door veel meer mensen mee te nemen dan toegestaan. In een stadsbus bijvoorbeeld waar officieel maar 50 mensen in mee kunnen, vervoeren we honderd mensen. Maar nu..?" Het zijn de economische redenen om de maatregelen te versoepelen. Mensen moeten werken anders hebben ze geen geld en dus geen eten.

75% belasting

De busbedrijven hebben volgens hem de afgelopen periode geen ondersteuning gekregen. "Een bijkomend probleem is dat de centrale overheid wel fondsen beschikbaar heeft maar de overheden van de deelstaten en lokale overheden niet. Daarbij staan de banken ook al niet te trappelen om bedrijven te helpen." Ook al gaan de bussen weer de weg op, Patwardhan verwacht dat vanwege 'social distancing' de capaciteit niet meer dan de helft van normaal zal bedragen. "Dus zal ook de omzet halveren en is de bedrijfsvoering niet rendabel." Patwardhan en zijn organisatie hebben de overheden om ondersteuning gevraagd voor de komende een tot twee jaar. "Een oplossing zou kunnen zijn dat de centrale overheid te hulp komt wellicht in samenwerking met de Wereldbank", filosofeert hij. Voor de intercity-services roept hij de overheid op om de belasting te verlagen. "De vraag wordt ook of vanwege de lagere bezettingsgraad door Covid-19, opdrachtgevers van bedrijfsvervoer en leerlingenvervoer willig zijn om extra te betalen." Ook deed hij nog een opmerkelijke oproep aan de wereld om India te helpen. "We hadden het coronavirus redelijk onder controle dank zij de totale 'lockdown'. Maar om nu ook nog te kunnen investeren in milieumaatregelen heeft het openbaar vervoer hulp nodig. Als het systeem instort geeft het chaos waar de hele wereld mee te maken krijgt", waarschuwt hij.

Wereldbank

Patwardhan noemde al de Wereldbank en dat was geen toeval, want aan dit webinar nam ook Rakhi Basu deel, zij werkt voor de Wereldbank en is daarnaast 'Affiliate' bij het Smart Pandemic Management Team van de Berkeley universiteit. De Wereldbank is opgericht in 1944 met als doel de wederopbouw van Europa na de Tweede Wereldoor-

log. Nu heeft het als belangrijkste missie: verminderen van armoede door bevorderen van welvaart en duurzame ontwikkeling. Om Covid-19 te bestrijden heeft de Wereldbank al 14 miljard US-dollar toegezegd. Basu stelt dat de Wereldbank transport als een van de belangrijke sectoren ziet voor economische groei, met busvervoer als primaire vorm van vervoer in de landen waar de Wereldbank actief is. Een voorbeeld waar de Wereldbank in kan ondersteunen is de omschakeling naar contactloos betalen. Basu: "Dat is versneld nodig om verspreiding van het virus via cash geld tegen te gaan. In Jakarta wordt haast gemaakt met het betalen via een QR-code en implementeert PT Trans op haar nieuw aangelegde BRT-systeem een chipkaartsysteem. Zelfs in Kenia zien we dat de matatu-vervoerder (de kleinbusjes die het taxi-achtige vervoer verzorgen – JH) nu overstappen naar het geldtransfersysteem, 'Mpesa'."

Rakhi Basu: "Wij focussen ons op de publieke sector, maar er zijn mogelijkheden voor de private sector om leningen te verkrijgen"

Ze hoopt daarbij dat er een omschakeling plaats zal vinden in het denken over infrastructuur. "Kijk naar de bushaltes in India waar altijd drommen mensen staan te wachten. Bij stadsontwikkeling moeten we rekening houden met speciale zones rond de bushaltes om ruimte te kunnen geven. Digitalisering en 'connectiviteit' worden hierin belangrijk. Het betekent wel dat wij, als Wereldbank, politiek en beleidsmakers, post-Covid-19 met hoge kosten geconfronteerd gaan worden. We moeten dus manieren vinden om het openbaar vervoer winstgevend te houden."

Publiek en privaat

De Wereldbank leent vooral geld uit, maar dan wel tegen zeer lage kosten. Basu benadrukt dat deze, meestal langlopende, leningen voor iedere sector waar ook ter wereld beschikbaar zijn. "Wij werken vraaggestuurd en focussen ons op de publieke sector, maar er zijn mogelijkheden voor de private sector om leningen te verkrijgen. Voor leningen aan de publieke sector werken we samen met de nationale ministeries van Financiën. Voor de private sector is de procedure net even anders. Dan is Financiën nog steeds de aangewezen organisatie maar moet een deel van de lening worden mede gefinancierd door financiële, eventueel private, instituties." Er is nog een andere route, vertelt Basu, en die wordt 'Partial risk sharing facility' genoemd. "Dan garandeert de nationale overheid de financiën, gestut door een garantstelling van de Wereldbank." Ook kent de Wereldbank de 'International Finance Corporation', speciaal ingericht voor private bedrijven en werkt veelal rechtstreeks via lokale afdeling <<.

Wereldbank

Met vragen over de prioriteiten en procedures van de Wereldbank, of voor begeleiding of een advies op maat over de relevantie van de Wereldbank voor bedrijf en organisatie, kan contact worden opgenomen met het Team Internationale Organisaties (TIO) bij RVO.nl. Of kijk voor informatie op www.worldbank.org of voor de International Finance Corporation www.ifc.org



Jakarta, BRT-systeem PT Trans met chipkaartsysteem