

Yves Fourneau, MIVB

De vele uitdagingen voor de MIVB

Afgelopen zomer haalde De Lijn, die voor het regionale openbare vervoer in Vlaanderen instaat, maar al te vaak het nieuws. Denken we maar aan het zware tramongeval in Antwerpen eind augustus, de hinder door de spontane stakingen in Vlaams-Brabant of de problemen veroorzaakt door het gebrek aan chauffeurs en de daaruit voortvloeiende rituitval. De MIVB in Brussel lijkt minder gecontesteerd. Nochtans heeft ook zij te maken met politieke onzekerheid, doorstromingsproblemen en hoge verwachtingen i.v.m. capaciteit en toegankelijkheid. Yves Fourneau, verantwoordelijke Sales, Marketing & Network en vier jaar geleden te gast op onze ledendag in Brussel, vermijdt vakkundig de vergelijking met De Lijn, maar bezorgd ons wel een antwoord op heel wat andere vragen.



Yves Fourneau

Foto © MIVB

Ook in Brussel blijft de doorstroming van tram en bus problematisch. Wat verwacht u van kersvers minister Van Den Brandt?

De MIVB wil de doorstroming verbeteren. Het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move bevat een sterke ambitie, in het zogenoemde Avanti-programma. We spreken hier van het verbeteren in de komende jaren van 12 prioritaire lijnen en 15 "zwarte punten" van het bovengronds net, en het uitwerken van enkele bijkomende assen. Deze ambitie is bevestigd zowel in de beheersovereenkomst van de MIVB als in het regeerakkoord.

Wat betekent voor de MIVB een veralgemening van de zone 30 in alle straten, behalve de grote invalswegen?

De maatregel heeft als doelstelling de verkeersveiligheid te verhogen. De studies voor de impact op de MIVB zijn nog aan de gang.

Waarom is het zo belangrijk dat er tussen Brussel-Noord en Bordet een echte metro komt in plaats van een tram?

De eerste prioriteit is de capaciteit te verhogen op de bestaande ondergrondse assen tussen het Noord- en het Zuidstation. Wij staan op het punt waar er geen bijkomende capaciteit kan komen in een tramexploitatie, te wijten aan de verzadiging van de traminfrastructuur voor en na die knelpunten.

De algemene studies hadden aangetoond dat het reizigerspotentieel heel hoog is langs het huidige tracé van tramlijn 55 in Schaarbeek en Evere. Dit heeft ook als voordeel dat de metro kan aansluiten op het treinstation Bordet langs de NMBS-lijn 26, en de terreinen beschikbaar zijn om een metrostelplaats te bouwen in Haren.

Op enkele lijnen (13, 33, 37 en 64) worden nu, althans grotendeels, volledig elektrische bussen ingezet. Wat zijn hiermee de eerste ervaringen? Op welke termijn komt er verder vergroening?

Elektrische voertuigen worden gewaardeerd door de reizigers en buurtbewoners. Het zal nog enkele maanden duren voordat we een volwaardige evaluatie kunnen uitvoeren van de prestaties van deze nieuwe technologie, bv. de veroudering van de batterijen en zijn impact op de levensduur van het voertuig of op de autonomie.

Wanneer neemt Brussel afscheid van de laatste ontoegankelijke PCC-trams?

We beschikken over 125 oude PCC-trams. We hebben net 90 nieuwe tramvoertuigen besteld, die een grotere capaciteit bieden dan de bestaande PCC's. Die nieuwe voertuigen zullen gebruikt worden zowel om oude trams te vervangen als om het aanbod te verhogen. Er komen inderdaad nieuwe tramlijnen in de komende jaren, bv. naar Thurn&Taxis en Neder-over-Heembeek.

In de komende vijf jaar zullen wij daarvoor ongeveer 40 à 50 oude tramvoertuigen kunnen declasseren, en tientallen oude voertuigen meerdere jaren kunnen gebruiken. Hun totale vervanging om een 100% toegankelijk park te bereiken, met lage vloer dus, zal enkel mogelijk zijn dankzij een extra bestelling van tramvoertuigen. Het is voor ons niet mogelijk om te zeggen tegen wanneer dit kan worden voorzien. Er speelt vanzelfsprekend ook een budgettair aspect.

In het noordwesten van Brussel zullen trams van MIVB en De Lijn in de toekomst op dezelfde sporen rijden. Technisch geen probleem, maar ze hebben wel een heel ander karakter: stadstrams (MIVB) vs. regiotrams die ook in de stad willen opschieten (Brussel – Willebroek, Brabantnet De Lijn). Gaat die 'cohabitation' geen problemen opleveren?

Er waren al verscheidene overlegmomenten met De Lijn om dit samenleven van onze tramlijnen te bespreken. Zoals het er nu naar uitziet, moeten de trams van het Brabantnet in de zone van de hoofdstad volledig geïntegreerd zijn in het stedelijk aanbod. Dat wil zeggen dat ze rijden als de trams van de MIVB, met haltes, en dat de voertuigen dus ook beantwoorden aan deze normen. Maar vanzelfsprekend wordt dit nog verder geformaliseerd met een akkoord tussen beide gewesten.



Oude PCC-tram aan de halte Brussel-Zuid

Foto Rudy De Ceunynck

Is de MIVB klaar om de constante stijging van het aantal reizigers op te vangen? Hoeveel marge hebben jullie nog?

Zowel voor onze metro-, tram- en busnetten hebben we nieuwe voertuigen besteld om de capaciteit te verhogen. Dit is voor ons de prioriteit, omdat de rittenaantallen blijven stijgen.

Onze busvloot zal tegen eind 2020 voor ongeveer 40% uit gelede bussen bestaan. Enkele jaren geleden was dat nog minder dan 20%. Daarnaast werken we ook aan structurele projecten om die stijgingen van het aantal reizigers op te vangen, onder andere met de modernisering van de metro-signalisatie waardoor de frequenties en dus ook de capaciteit kunnen toenemen. Zo moeten ook de wachttijden afnemen.

"Nieuwe voertuigen zijn voor ons de prioriteit, anders kunnen we de vervoersgroei niet opvangen."

Een verbetering van doorstroming kan helpen om voertuigen te recupereren om de doorkomstfrequenties, en bijgevolg de capaciteit van de lijn, te verhogen.

In België is de MIVB koploper op het gebied van reizigersinformatie. Staan er nog interessante nieuwigheden op het programma?

Er zijn altijd spannende projecten aan de gang. We werken onder andere aan de verbetering van de bestaande mobiele app. In het algemeen zetten we in op digitale informatie om almaar meer gepersonaliseerde informatie te kunnen geven en de toegang tot het openbaar vervoer voor iedereen te vergemakkelijken, dus ook voor de occasionele reizigers.

Wanneer komt er eindelijk tariefintegratie in een zone rond Brussel? Wil de MIVB verder buiten het Brussels gewest gaan rijden? Wat denkt u over de wens van sommige politici om de MIVB actief te laten worden op het Brussels spoornet?

Tariefintegratie is een beslissing die genomen moet worden op niveau van de federale en de drie gewestregeringen. Ook over de andere zaken kan ik weinig zeggen, want dat zijn zeer politiek geladen onderwerpen.

Waarom heeft Brussel niet alle dagen van de week een volwaardig nachtnet?

Voor de uitwerking van ons aanbod in het algemeen zetten we de kosten af tegen het reizigerspotentieel. Daarom heeft

Brussel geen nachtnet dat de hele week draait en heeft de Brusselse regering beslist het Collecto-systeem te creëren: flexi-

beler voor de gebruiker en goedkoper voor de overheid dan bussen op vaste routes.

Welke knelpunten ervaart de MIVB nog, en waar wil de MIVB de komende jaren prioritair aan werken: toegankelijkheid, doorstroming, ticketing, informatie, uitstoot,...?

Al deze punten zijn belangrijk. Er zijn meerdere diensten van de MIVB bezig met die uitdagingen. De strategische doelstelling van de beheersovereenkomst van de MIVB is "van het OV (en van het stappen en fietsen) de bevoorrechte vervoerswijze maken van de Brusselaars en van de bezoekers van het Gewest. De MIVB biedt hiertoe personenvervoersoplossingen aan, en promoot ze, die een alternatief zijn voor de personenwagen en complementair zijn aan het stappen en fietsen; de MIVB ontwikkelt daarvoor ook nieuwe mobiliteitsdiensten." Alle projecten van de MIVB passen in dit strategisch kader. De verhoging van de capaciteit, maar ook alles wat de veiligheid van de reizigers verbetert staat voorop, bv. toegankelijkheid van de haltes en menselijke aanwezigheid op het net.

De MIVB lijkt het beter te doen dan de Vlaamse tegenhanger De Lijn. Dit ervaren ook onze leden. Hoe valt dit te verklaren?

We vergelijken ons niet met De Lijn of met andere vervoersbedrijven. Onze prioriteit is het verbeteren van onze servicekwaliteit in relatie tot onze eigen prestaties.

Henk Himpe



Een elektrische gelede bus van lijn 64 wordt aan de halte opgeladen.

Foto Rudy De Ceunynck