

Rijden er straks 'sprekende' bussen in Brussel?

Interview met Adelheid Byttebier, voorzitter raad van bestuur MIVB

MARC BROECKAERT (BIVV), DIRK CLAES, JOHAN DE MOL (UGENT) EN LUC DESMEDT

Op 26 oktober 2011 organiseerde vzw Reizigersbond (REBO) in Gent een studiedag over toegankelijk openbaar vervoer. Adelheid Byttebier, voorzitter van de raad van bestuur van het Brusselse openbaarvervoerbedrijf MIVB, gaf toen een opgemerkte presentatie. Voor Verkeersspecialist licht de voorzitter enkele nieuwe initiatieven toe om tram, bus en metro in Brussel toegankelijker te maken. Zo staan onder meer aanrijdbare bushalteboordstenen, het project Accessibus en 'sprekende' bussen op het programma.

Waarom zijn er nauwelijks haltes met aanrijdbare boordstenen op het MIVB-busnet, terwijl die elders standaard zijn?

Adelheid Byttebier: "De MIVB is er zich van bewust dat de aanrijdbare boordsteen essentieel is voor een vlotte overgang van het lagevloermaterieel naar het haltetrottoir en omgekeerd. Enerzijds trekken wij lessen uit de reeds op busnetten buiten Brussel gebruikte aanrijdbare boordstenen. Anderzijds wensen wij schade te vermijden, in het bijzonder wanneer gelede bussen de halte niet in rechte lijn kunnen verlaten. Daarom ontwikkelt de MIVB zelf een eigen type aanrijdbare boordsteen (lees *hierover meer in het interview met Christian de Strycker op de volgende bladzijden*)."

Is toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen eigenlijk geen utopie?

"Het MIVB-project 'Accessibus' beoogt het tegendeel te bewijzen. Accessibus is een onderdeel van het geïntegreerde beleid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). Het project steunt op een toegankelijk referentiesysteem (hoe toegankelijkheid verzekeren bij een infrastructuurproject?), op een inventaris van wat al bestaat en op een overzicht van de reële en de gevraagde toegankelijkheid. Van april tot juni 2012 hebben rolstoelgebruikers de reële toegankelijkheid van de haltes op buslijnen 12, 21 en 71 getest, met als doel na te gaan op welke halte het haalbaar is om met een rolstoel de bus te betreden of te verlaten langs de uitklapbare oprijplaat alsook om te weten of hulp ofwel een technische aanpassing

nodig is, of de bus kan knielen, enz. Zo wordt ook ervaring ingewonnen wat betreft de totale benodigde tijd om een rolstoelgebruiker aan boord te laten komen (raming voor de geautomatiseerde verrichting: 2 minuten). Met deze tests kunnen alle haltes worden ingedeeld op basis van hun toegankelijkheidsgraad. Als de tests overtuigen, zal Accessibus in het najaar van 2012 officieel starten op de lijnen 12, 21, 71 en later op de lijnen 48 en 84. Ook aan de attitude van het rijdend personeel tegenover personen met een handicap wordt gewerkt, zowel tijdens de opleiding als bij de navorming."

De MIVB wil weldra 335 nieuwe bussen bestellen. Kregen de MIVB-klanten inspraak?

"Veel busconstructeurs tonen interesse voor deze bestelling. Ook de voorstellen vanwege vzw Reizigersbond voor betere toegankelijkheid en comfort werden besproken door de MIVB-gebruikersadviescommissie. De raad van bestuur besprak uitgebreid diverse klantensuggesties en woog onder meer de wensen van rolstoelgebruikers af tegenover die van staande klanten die houvast nodig hebben. Ook wordt aan auditieve halte-aankondiging in de bussen gedacht, zoals in de recente trams en in de metro reeds bestaat. Ideaal zou de 'sprekende' bus zijn: terwijl de busdeuren opengaan, worden de bestemming en de haltenaam via in de buswand ingebouwde buitenluidsprekers automatisch omgeroepen. Dit gebeurt al op de bussen in Maubeuge, Duinkerke en Lund alsook, op aanvraag, op de bussen en trams in Dresden (zie *Verkeersspecialist nr. 180, oktober 2011*). Met deze



Adelheid Byttebier: "Voor de verkeersveiligheid werken wij al geruime tijd samen met Mobil Brussel en met het BIVV."

Foto: MIVB

techniek worden foutieve vooraankondigingen, bijvoorbeeld op halteplaatsen met veel passerende lijnen of bij dienstverstoringen, ipso facto vermeden. Er ontstaat ook geen risico op geluids-overlast voor de buurtbewoners, wat soms het geval kan zijn met 'dynamische' informatie op vaste haltepaalinfrastuctuur."

Veel minder mobiele reizigers ondervinden moeilijkheden om de (op podesten gemonteerde) verhoogde zitjes in de lagevloerbussen te bereiken. Ze blijven liever staan dan het evenwicht te verliezen. Verkiest de MIVB offertes van bustypes met veel zitjes die zonder podesten toegankelijk zijn?

"Van de MIVB-bussen wordt een steeds grotere capaciteit verwacht. Wij wensen dan ook de mogelijkheid te behouden om bussen te bestellen met zitjes, gemonteerd op de wielkappen. Het experiment met zitplaatsen type 'big mamma' (moeder met kind) wordt niet voortgezet. Voor personen met een handicap zal er minimum één aangepaste plaats per voertuig zijn."

Hoe kan de MIVB haar reizigers tot hoffelijker gedrag onderling bewegen?

"De MIVB wenst dat de reizigers zich zelf onderling hoffelijk(er) gedragen. Gerichte campagnes, zoals 'Sluw op weg', speciaal voor scholieren, illustreren dit. De MIVB kiest voor verschillende campagnes, telkens een bepaalde periode. Een voorbeeld dat kan inspireren: sinds jaren worden in Wenen alle klanten in elke metro, tram en bus van *Wiener Linien* om de zoveel minuten verzocht om hun zitplaats af te staan aan medereizigers die deze plaats meer nodig hebben. Dit gebeurt via een automatisch omgeroepen boodschap. Naar wij vaststellen heeft deze aanpak aldaar veel succes en staan zittende reizigers spontaan hun plaats af aan ouderen en gehandicapten. Met een dergelijk bericht zouden wij de MIVB-reizigers kunnen herinneren aan hun eigen verantwoordelijkheid tegenover de zwaksten onder hen. Daarom denken we er niet aan om, met speciale zelfklevers, bepaalde zitplaatsen voor te bestemmen voor bijv. zwangere of oudere klanten. Overigens, het Koninklijk Besluit van 15 september 1976 schrijft voor dat reizigers hun plaats moeten afstaan aan personen met een beperking."

De MIVB-nota 'PBM' uit 2002 verwijst naar de mogelijkheid om sommige reizigers individueel te begeleiden van herkomst- naar bestemmingsadres. Onder meer in Dresden blijkt deze aanpak succesvol, net als de groepstraining van personen met een handicap om te leren hoe veilig bus en tram te nemen.

"Voor de MIVB geniet deze vorm van reizigersbegeleiding geen voorrang. We moeten kosten en baten afwegen voor een steeds groter aantal reizigers en prioriteiten stellen. Nu al helpt de MIVB de vooraf aangemelde klanten in de metrostations om zich veilig te verplaatsen. De komende jaren zal de klemtoon liggen op het geleidelijk toegankelijk maken van het busnet en het verder verbeteren van de toegankelijkheid van het metronet. Het vervoer van personen met een handicap wordt sinds 1976 uitgevoerd met eigen minibuses, dankzij een speciale dotatie van het Brussels gewest. Over een eventuele wijziging, zoals voorgesteld door de toezichthoudend minister, was medio juni nog niets definitiefs beslist."

De sociale veiligheid is ook een aandachtspunt?

"Door conventies met gemeentebesturen wordt de algemene veiligheid verhoogd, via sensibilisatie gericht op jongeren. De MIVB maakt deel uit van het hoofdstedelijke leven en fungeert als thermometer voor de burgerzin. Na het tragische incident op paaszaterdag 2012 zegde de Brusselse regering 50 voltijdsequivalenten toe, ter versterking van het controle- en preventiebeleid. De MIVB beslist waar deze 50 worden toegewezen."

Hoe pakt de MIVB de verkeersveiligheid aan?

"Voor de verkeersveiligheid werken wij al geruime tijd samen met Mobiel Brussel en met het BIVV. Dat gaat over de zichtbaarheid van de voertuigen en de bijscholing van onze chauffeurs. De aanpassing aan de koplampen van de recentere trams (overgang naar led) werd beslist, na overleg met de Belgische Confederatie van Blinden en Slechthorenden. De recente zware ongevallen waarbij voetgangers en trams betrokken waren, staan echter los van de zichtbaarheid van de voertuigen of eventuele fouten van het rijdend personeel." ■

Trefwoorden: Brussel, MIVB, openbaar vervoer, toegankelijkheid.

Kort

OPENBAAR VERVOER

MIVB sluit eerste PPS-contract af

Het beheerscomité van de MIVB besliste om een Publiek-Privaat Samenwerking (PPS) af te sluiten voor de bouw van tramstelplaats Marconi in het zuiden van het gewest. De tramremise zal onderdak bieden aan 75 trams en faciliteiten voor het onderhoud van 10 trams. Een deel van de stelplaats wordt vanaf 2014 in gebruik genomen. Het is de eerste keer dat de MIVB voor de financiering van een project met een PPS werkt. Er werd gekozen voor de DBFM-formule (Design Build Finance Maintain). De

privépartner zal een periodieke vergoeding ontvangen vanaf de terbeschikkingstelling van de infrastructuur. Als tegenprestatie heeft de MIVB de zekerheid over de bouw en de beschikbaarheid van de remise binnen de overeengekomen termijn, kwaliteit en vooraf bepaalde kosten. De MIVB verwacht 20% meer ritten uit te moeten voeren tegen 2016, wat een forse capaciteitsuitbreiding vergt. Daar zijn extra financiële middelen voor nodig, zoals via een PPS-partnerschap.