

04 JUNI 2013: STAKEHOLDERSFORUM (BELANGHEBBENDENFORUM) DE LIJN TE BRUSSEL

Op 4 juni kwamen ca. 150 personen (zogenaamde "stakeholders", zeg maar in het Nederlands: belanghebbenden) te Vorst samen om de toekomstige rol van De Lijn te bespreken. Ook vzw Reizigersbond was met drie personen vertegenwoordigd. Als inbreng werd onderstaande tekst gebracht met de 'ideale' gedroomde, perfect toegankelijke verplaatsing.

NAAR EEN INTEGRAAL TOEGANKELIJKE VERPLAATSING MET TRAM EN BUS

De slechtziende klant X begeeft zich met zijn begeleidingshond naar de tramhalte nabij zijn woning. Het haltetrottoir is tot ca. 30 cm verhoogd. De klant X volgt de ribbellijnen en gaat staan op de noppentegels (voorheen 'verende' tegels genoemd), daar waar hij de eerste dubbele tramdeur moet 'vinden'. Met een handzendertje kan hij de informatie op het dynamische infoscherm laten voorlezen: "Tram 21 richting Melle Leeuw komt over 2 minuten. Tram 4 richting Moscou komt over 5 minuten" (1). De klant X drukt op een andere toets van de zender en verwittigt zo de trambestuurder van tram 21 dat een slechtziende reiziger wacht aan de halte Zuid. Wanneer de tram vlakbij de halte komt, wordt via de vaste luidspreker op de halte omgeroepen dat tram 21 richting Melle Leeuw nadert. Aan de eigenlijke halte worden, via de buitenluidsprekers van de tram, het lijnnummer en de bestemming automatisch herhaald, ter bevestiging (2). De trambestuurder opent zelf alle tramdeuren (en houdt ze open), zodat de klant X niet naar de deuropener moet tasten. De klant X stapt zelfstandig in. Er is slechts een minieme gaping van een paar centimeter tussen het haltetrottoir en de tramvloer (3). Op hetzelfde ogenblik verlaat een rolstoelgebruiker, ook volledig zelfstandig, de tram: er is immers geen hoogteverschil tussen de tramvloer en het haltetrottoir. Aan boord staan een paar reizigers spontaan hun zitplaats af, zodra ze klant X opmerken. Er staat immers duidelijk aangegeven dat bepaalde zitplaatsen bij voorkeur bedoeld zijn voor personen met een beperking. Om de 5 minuten wordt trouwens in elke tram en bus automatisch omgeroepen dat de reizigers hun zitplaats spontaan horen af te staan aan medereizigers die het meer nodig hebben om te kunnen zitten, zoals zwangere vrouwen of reizigers met een handicap (4). De klant X laat de naam van de eerstvolgende halte via de auditieve halte-omroep herhalen, want hij had het bericht de eerste keer niet goed gehoord. De binnenluidspreker bevindt zich, niet toevallig, boven elke 'voorbehouden' zitplaats. Zonder enige hinder van filevorming, stoplichten of te dicht bij de tramsporen geparkeerde auto's rijdt de tram vlot verder (5). Vlakbij zijn afstaphalte aangekomen, laat klant X de trambestuurder weten - via een druk op de speciale blauwe knop op de wand, met brailleschrift en in een voelbaar andere vorm dan de gewone halte-aanvraagknoppen - dat hij zal uitstappen. Nogmaals opent de bestuurder zelf alle deuren, en schakelt het automatische deursluitingsmechanisme eventjes uit, zodat klant X niet kan

gekneld geraken tussen twee deurvleugels. De klant X kan zijn bestemming, op een eindje van de tramhalte, vlot en veilig bereiken. De vorige keer dat hij de tram nam had klant X zich, uiteraard kosteloos, laten begeleiden door een servicemedewerker van het vervoerbedrijf. Deze had met hem de volledige verplaatsing meegemaakt en op alle mogelijke risico's gewezen. Deze service behoort tot het standaardvormingspakket dat aan personen met een handicap wordt aangeboden (6).

Tijdens de terugreis huiswaarts neemt de klant X eerst een bus: hij moet immers eerst nog op een ander adres langs. Bij het halteren van de bus worden het lijnnummer en de eindbestemming, via de buitenluidspreker van de bus, automatisch omgeroepen (7). Handig, want op deze bushalte passeren maar liefst drie verschillende buslijnen. De matrixfilm toont een specifieke lijnkleur, afhankelijk van de gevolgde buslijn. De bus rijdt de verhoogde halte keurig aan: dankzij de aanrijdbare boordsteen blijft er slechts een minieme gaping tussen busvloer en haltetrottoir, ook aan de tweede en derde deur van de bus (8). Zo kan ook een medereiziger in een rolstoel vlot en zelfstandig aan boord. Op nog niet verhoogde haltes kan dat ook, dankzij een uitschuifbare oprijplaat aan de tweede deur (9). Het is een bus waarvan veel zitplaatsen vlot, zonder podesten, toegankelijk zijn. Het recentste bestek schrijft immers voor dat zo weinig mogelijk zitjes op ontoegankelijke verhoogjes mogen worden gemonteerd. Leveranciers weten dat De Lijn, bij de beoordeling van hun offerte; strafpunten toekent indien ze toch nog busmaterieel met uitsluitend zitjes op podesten of klapstoeltjes aanbieden. Voorheen reden zulke echt goed toegankelijke lagevloerbussen uitsluitend bij exploitanten, voortaan is dit ook bij de regie het verplichte materieeltype. De klant X gaat langs de tweede deur naar binnen, net als een reiziger met een kinderwagen en nog een andere met een rollator. Overigens mogen alle klanten met een beperking, bijv. met krukken, voortaan langs deze tweede deur instappen. Zo bereiken zij meteen de zone met voor hen voorbehouden plaatsen. De stangen om zich vast te houden en de handgrepen zijn alle in een opvallende gele kleur, net zoals in de trams (10). Onderweg laat de busbestuurder, tijdig en spontaan, via het public address-systeem, weten dat, door wegwerkzaamheden, de halte Y noodgedwongen wordt 'overgeslagen' en dat de bus eventjes moet omrijden. Iedere ziende busreiziger kan door de ruiten, vrij van welke ruitenreclame dan ook, de gevolgde omleidingsroute goed volgen. Eenmaal in de buurt van de gewenste afstaphalte gekomen, neemt de klant X via het intercomsysteem contact op met de busbestuurder. Deze stopt aan de nog niet verhoogde halte. De bestuurder laat de bus knielen, schuift op afstand de oprijplaat uit en bewaakt of de klant X veilig is uitgestapt. De klant X vervolgt zijn weg in de buurt.

Na gedane boodschappen wenst hij de tram huiswaarts te nemen. Pech! Door een druk op een toets van het zendertje wordt via de luidspreker op de tramhalte voorgelezen wat ook, voor ziende medereizigers, op de informatiebalk onderaan het dynamische halte-infoscherm te lezen valt: "Wegens een dringende brandweerinterventie rijden er tijdelijk geen trams op lijn 1. Pendelbussen zijn onderweg. De Lijn dankt de klanten voor hun begrip

en hun geduld". Hetzelfde bericht wordt trouwens via de halteluidspreker om de paar minuten automatisch omgeroepen, zodat alle wachtende en ook de net opdagende klanten weten dat de dienst verstoord is (11). Gerustgesteld wachten de klanten geduldig op het beloofde busvervoer.

Noten

(1) Dresden, zie o.m. "Verkeersspecialist" nr. 180, oktober 2011. Ook te downloaden via webadres www.reizigersbond.be

(2) Trams Erfurt sinds 2011, mail EVAG aan vzw REBO. Zie ook "Verkeersspecialist" nr. 189, september 2012.

(3) O.m. Marseille, Valencia.

(4) Wenen, Wiener Linien, reeds in 1998 vastgesteld.

(5) Zie "Verkeersspecialist", nr. 186, mei 2012, ook op webstek REBO.

(6) O.m. Dresden, Lyon.

(7) Verplicht in Frankrijk op alle bussen geleverd sinds 2009. O.m. briefwisseling vzw REBO met RATP, Duinkerke, bezoek en contact Directie Maubeuge.

(8) Zie "Verkeersspecialist" nr. 187, juni 2012, ook op webstek REBO.

(9) O.m. Dresden, Lyon.

(10) Mondeling advies vzw REBO op vraag De Lijn.

(11) O.m. Bordeaux, Düsseldorf, Augsburg.