

‘Idealiter hanteren MIVB, De Lijn en TEC dezelfde normen’

Interview met Christian de Strycker, pool Personen met beperkte mobiliteit MIVB

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

Christian de Strycker is verantwoordelijk voor de pool personen met beperkte mobiliteit (PBM) bij de MIVB. vzw Reizigersbond bekeek met hem de pluspunten van de Kaselse en de Harense aanrijdbare boordstenen (zie Verkeersspecialist nr. 187, juni 2012). Na een test met beide boordsteentypes in de remise Haren en een proefrit langs (on)toegankelijke bushaltes, kwamen – naar aanleiding van de geplande grote busbestelling door de MIVB – de voordelen van buitenluidsprekers op ‘spreekende’ autobussen en trams ter sprake.

De pool PBM coördineert binnen de MIVB de acties omtrent mindervaliden en staat in voor het operationele beheer van de Minibusdienst die personen met een handicap van deur tot deur vervoert. De pool verzorgt ook het contact tussen gebruikersverenigingen en interne directies. Ten opzichte van het personeel is de pool de referentiepartner voor alle vragen over de toegankelijkheid van het net en de infrastructuur. De rol van de pool

bestaat er grotendeels in om alles te harmoniseren om echte oplossingen te bieden voor de noden van de klanten.

Wat is het doel van het project ‘Accessibus’?

Christian de Strycker: “Accessibus is een project voor rolstoelgebruikers. Er wordt een figuurlijke foto gemaakt van de huidige toegankelijkheidsstatus van de bushaltes op geselecteerde lijnen. Zo worden de haltes ingedeeld in drie types: ‘geen kleur’ betekent ontoegankelijk, ‘oranje’ toegankelijk met hulp, ‘groen’ perfect toegankelijk zonder hulp. De 71 (De Brouckère - Delta) werd rond 2005 de toegankelijke modellijn, nadien gebeurde er niet veel meer. Voorjaar 2012 deden een aantal MIVB-klanten die zich in een rolstoel voortbewegen, vrijwillig, anoniem en zonder begeleiding, een 50-tal testen van het in- en uitstappen aan bushaltes op de lijnen 12, 21 en 71. De al dan niet vlotte overgang tussen het trottoir en de busvloer kreeg veel aandacht. De busbestuurder speelt een doorslaggevende rol: hoe meer ervaring, hoe beter de daadwerkelijke toegankelijkheid. Idealiter heeft de PBM zelf ook al praktijkgericht toegankelijkheidsonderricht gekregen en ingeoeft. Markeringen ad hoc op het wegdek helpen de busbestuurder om op de ideale instapplaats te halteren; goed zichtbare en voelbare verende tegels op het uitgestulpte haltetrottoir geven aan waar de PBM het best wacht om vlot langs de voordeur in te stappen. De halte Genève in Evere geldt als model.”

Aan eenzelfde bushalte worden de oprijplaat en het ‘knielen’ de ene keer wel gebruikt en de andere keer niet. Waarom?

“Er is een verschil tussen de bustypes bij de MIVB. In de Citarobussen (Mercedes) beschikt de bestuurder over twee afzonderlijke knoppen, de eerste voor het knielen en de tweede voor de automatisch uitschuifbare oprijplaat. Op de Van Hoolbussen A330 gebeuren zowel het knielen als het uitschuiven van de oprijplaat gelijktijdig, via dezelfde bedieningsknop. Maar op sommige, tot 18 cm verhoogde, bushaltes is de oprijplaat slechts uitschuifbaar indien de bus niet knielt. Dit lukt daar dus niet met een A330 maar wel met een Citaro. Op verhoogde gecombineerde bus- en tramhaltes is het gebruik van de oprijplaat sowieso uitgesloten. Als de busbestuurder van goede wil is en hij de voordeur opent vlak boven de boordsteenrand, kan een rolstoelgebruiker daar wel langs de voordeur in en uit de bus. Daarenboven is de oprijplaat in de eerste reeks A330-bussen definitief geblokkeerd. Waarom? Die oprijplaat bestaat uit niet geanodiseerd aluminium, en dat roest. Voor de klanten is dit allemaal zeer verwarrend.”



Foto: Marc Broeckaert

Christian de Strycker: “Ik ben voorstander van de ‘spreekende’ bus. Via een onopvallende buitenluidspreker naast de voordeur, worden aan elke halte de bestemming en het lijnummer volautomatisch aangekondigd.”



Foto: Marc Broeckhaert

De schuine, aanrijdbare Harense boardsteen aan de scholingshalte in de MIVB-remise: dankzij de automatisch uitschuifbare oprijplaat is er vlotte toegang voor rolstoelgebruikers én geen risico op schade aan geleiding bus bij het verlaten van de halte.



Foto: Marc Broeckhaert

Vlot in- en uitstappen kan, ook aan een halte met klassieke boardsteen, dankzij de uitschuifbare oprijplaat.

Hoe kan een reiziger te weten komen of een bepaalde halte of voertuig aan de toegankelijkheidsnormen beantwoordt?

“Het is de bedoeling dat een groen logo op de lijnschema's van het gedrukte netplan en van de tft-infoschermen in de bussen zou aanduiden of een halte al dan niet beantwoordt aan de toegankelijkheidsnormen. Idealiter hanteren ook De Lijn en TEC dezelfde normen. De uitdaging is dat er 1650 MIVB-haltes inzake toegankelijkheid moeten worden doorgelicht. Een ander verbeterpunt: op geen enkel MIVB-voertuig prijkt het toegankelijkheidslogo. Er zou een zelfklever moeten aangebracht worden.”

Op het MIVB-net zijn er vrijwel geen aanrijdbare boardstenen, op het net van De Lijn zijn er alsmaar meer. Waarom?

“Indien een gelede bus bij het verlaten van een niet uitgestulpte halte meteen naar links moet afbuigen (wegens een geparkeerd voertuig vlak voor de haltezone), dan ontstaat het risico dat de geleiding de Kasselse boardsteenrand raakt, met schade tot gevolg. Bij het knielen en gelijktijdig uitschuiven van de oprijplaat komt deze plaat in een dusdanige hoek schuin boven het trottoir te staan dat deze toegangshulp feitelijk onbruikbaar wordt. Ook drukt de geknielde bus op de verhoogde boardsteenrand en zo kunnen het mechanisme en de onderkant van de bus beschadigd geraken. Daarom test de MIVB in de busremise Haren een uit Amiens afkomstige schuine boardsteen met een hellingsgraad van 30 en een hoogte van 18 cm boven de rijweg. Deze aanrijdbare boardsteen is bruikbaar als toegankelijkheidshulp op uitgestulpte haltes maar niet in haltehavens. De MIVB zoekt nu een leverancier voor dat type boardsteen, niet langer in natuur-

steen maar in beton. We streven immers naar een vlotte en veel goedkopere machinale aanleg van de halterand. Idealiter wordt dit de Harense boardsteen.”

Oudere busreizigers verkiezen te blijven staan, liever dan al rijdend te proberen op de verhoogde zitjes op podesten plaats te nemen. Beantwoorden de weldra bestelde MIVB-bussen aan deze comfortnood?

“De MIVB is voorstander van een zo podestarm mogelijke zitjesopstelling, bij voorkeur met een uitkragende ligger (Cantileverbevestiging), met een brede middengang tussen de voordeur en de tweede deur. Dit is al zo in onze recentste bussen. Deze brede gang is nuttig voor iedereen vanuit het oogpunt van de capaciteit voor staande reizigers en zeker voor klanten in een rolstoel of met een kinderwagen die soms toch nog via de voordeur (moeten) instappen. De ‘open’ ruimte onder de zitjes is praktisch voor de schoonmaakploeg en handig voor het opbergen van honden, vouwfietsen of kleine bagage.”

Nog verbeteringen?

“Zoals indertijd gebruikelijk komt er weer een integrale filmkast achteraan, met lijnnummer en bestemming. Goed hoorbare haltebellen en blauwe haltebelknoppen die contrasteren met de gele haltebelhouder worden weer vanzelfsprekend.”

In de Duitse stad Erfurt ‘spreken’ trams en in Frankrijk moeten alle door Franse OV-bedrijven bestelde bussen al sinds 2009 ‘sprekend’ zijn. De blindenverenigingen aldaar zijn enthousiast. Zullen

de nieuwe MIVB-bussen ook spreken?

"Net als de Belgische Confederatie van Blinden en Slechtzienden (BCBS), de Franstalige koepelvereniging CAVAB en de Reizigersbond ben ik persoonlijk voorstander van de 'spreekende' bus. Via een onopvallende buitenluidspreker naast de voordeur, worden, op oorhoogte, aan elke halte de bestemming en het lijnnummer volautomatisch, professioneel en goed verstaanbaar aangekondigd. Bijvoorbeeld: 'Ik ben bus 66 naar De Brouckère.' Dit kan in het Nederlands en in het Frans en zou bruikbaar zijn voor iedereen, ook voor mentaal beperkte mensen, zonder de halteomgeving te belasten. Het zou ook nuttig zijn om de in de bestaande bussen al gemonteerde auditieve halteomroep binnenin te activeren."

Spreken de MIVB-trams?

"De recentste trams beschikken over auditieve en visuele halte-aankondiging binnenin alsook over buitenluidsprekers, uitsluitend voor public address: de trambestuurder kan op eigen initiatief berichten mededelen aan reizigers die aan de halte wachten. In overleg met de BCBS werden de halteopeningsknoppen op de tramdeuren beter zichtbaar gemaakt door witte, contrasterende zelfklevers."

Anders dan de eveneens in 1976 ingewijde metro van Wenen was de Brusselse metro lange tijd slecht toegankelijk voor PBM. Wat doet de MIVB hieraan?

"De meeste metrostations werden de jongste jaren met liften uitgerust. Een rolstoelgebruiker of andere PBM die de metro wenst te nemen, spreekt het best vooraf, telefonisch, via de website of per mail af, dan zal een MIVB-bediende deskundige hulp bieden. De MIVB kan dan zowel waken over de veilige toegang van deze rolstoelgebruiker tot de metro als over de stipte metrodienstuitvoering voor alle overige reizigers."

De auteurs werken vrijwillig samen binnen de vzw Reizigersbond. Zij danken Gerry Guldentops en Etienne Van Daele voor hun inbreng. Reacties: reizigersbond@telenet.be. Info: www.mivb.be en www.reizigersbond.be. ■



Foto: Marc Broecklaert

De bushalte Genève in Evere geldt als model voor toegankelijkheid. Een belangrijk detail aan die halte: markering op het wegdek helpt de buschauffeur om op de correcte, goed toegankelijke plaats te halteren.



Foto: Marc Broecklaert

De verende tegels bij de busvoordeur aan de halte Genève in Evere en de uitschuifbare oprijplaat maken de bus toegankelijk voor slechtzienden en rolstoelgebruikers.

Trefwoorden: Brussel, MIVB, openbaar vervoer, toegankelijkheid.

Kort

OPENBAAR VERVOER

Antwerpen en Gent krijgen 48 nieuwe lagevloertrams

De Vlaamse regering heeft de aankoop van 48 lagevloertrams voor De Lijn goedgekeurd. Het gaat om een investering van 128,6 miljoen euro, de grootste aankoop van trams ooit door De Lijn. De opdracht is toegewezen aan de constructeur Bombardier. De nieuwe trams verschijnen vanaf het najaar van 2014 op de sporen.

De 48 lagevloertrams zijn de eerste schijf van een bestelling van 88 trams. Ze worden ingezet voor de uitbreiding van het net en vervangen ook een aantal oude PCC-trams. Omdat 20 trams groter zijn dan de huidige Hermelijntrams en PCC-trams, neemt de capaciteit toe. Van de 48 trams worden er 38 ingezet in Antwerpen, onder andere op de nieuwe tramlijnen Mortsel - Boechout en Deurne - Wijnegem. In Gent zal De Lijn 10 PCC's uit dienst kunnen nemen. De nieuwe trams doen de loon-, verbruiks- en onderhoudskosten per reiziger dalen.

➔ www.delijn.be