

‘Samenwerking met wegbeheerder is essentieel’

Interview met Eddy Gielis, toegankelijkheidscoördinator bij De Lijn

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

“Samenwerking met de wegbeheerder is essentieel voor de aanleg van toegankelijke halte-infrastructuur”, zegt Eddy Gielis, toegankelijkheidscoördinator De Lijn. “In Vlaanderen zijn er ongeveer 45.000 haltes, waarvan vandaag slechts 2,5% toegankelijk zijn aangelegd. Het is aangewezen dat de Vlaamse overheid bijkomende instrumenten ontwikkelt om het voor de wegbeheerders mogelijk te maken meer haltes toegankelijk aan te leggen.”

Tijdens de studienamiddag ‘Minder mobiele reizigers in het openbaar vervoer’, op 26 oktober 2011 georganiseerd door vzw Reizigersbond, gaf Eddy Gielis een uiteenzetting over toegankelijkheid. Een jaar later maakt hij voor *Verkeersspecialist* een stand van zaken op: “Voor De Lijn is toegankelijkheid een belangrijk thema voor haar beleidsontwikkeling en -opvolging. Dit blijkt onder andere uit de beheersovereenkomst, de organisatiestructuur van de afdeling Zorgsystemen en de aandacht voor de inpassing van de externe richtlijnen betreffende de toegankelijkheid.”

Wat zijn de operationele doelstellingen op het vlak van toegankelijkheid in de beheersovereenkomst (tot 2015)?

“Met betrekking tot toegankelijkheid zijn in de beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en De Lijn tot 2015 volgende engagementen opgenomen: 5% meer toegankelijke trams per jaar en 3,5% meer toegankelijke bussen per jaar. Meer toegankelijke haltes, het groeipad valt af te spreken met de wegbeheerder. Inzake informatieverschaffing: per jaar 2,5% meer trams en 7% meer bussen uitgerust met auditieve en visuele halteaanmelding.”

Welke taak heeft de afdeling

Zorgsystemen voor de

toegankelijkheid in de organisatiestructuur?

“De Lijn hecht veel belang aan zorgzaam ondernemen en handelen. Daarom is de afdeling Zorgsystemen opgericht. Binnen deze afdeling is toegankelijkheid opgenomen als één van de functionele domeinen naast kwaliteit, duurzaamheid, sociale veiligheid, preventie en beveiliging. Bij de Centrale Diensten is daarvoor een coördinator toegankelijkheid aangesteld. In de entiteiten zorgen de hoofden Zorgsystemen mee voor onder andere de implementatie en monitoring van de verschillende functionele domeinen, waaronder toegankelijkheid.”

Wat met de inpassing van de externe richtlijnen inzake toegankelijkheid?

“Bij de inpassing van die externe richtlijnen is er aandacht voor de opvolging van de bepalingen van het VN-verdrag voor gelijke rechten van personen met een handicap die van belang zijn voor De Lijn, de opvolging van de Open Coördinatiemethodedoelstellingen betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de toegankelijkheidsdoelstellingen uit de beleidsnota van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.”

In welke mate verschilt de rol van toegankelijk openbaar vervoer van die van aangepast vervoer?

“Sinds kort wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het toegankelijke openbaar vervoer van halte tot halte en het aangepast vervoer van deur tot deur. Dit heeft tot gevolg dat beide



De ideale plaats voor rolstoelgebruikers is nabij de busbestuurder, die hulp kan bieden.

Foto: De Lijn



Foto: De Lijn

Slechts 2,5% van de halten beantwoordt aan de toegankelijkheidsvereisten van De Lijn zelf.

vervoersoorten zich, elk met een eigen opdracht, verder complementair aan elkaar kunnen ontwikkelen.

Het openbaar vervoer moet inspelen op collectieve behoeften en heeft bijgevolg een aantal beperkingen: in tijd (dienstregeling), in beschikbaarheid (slechts één rolstoelplaats) en het gaat steeds om vervoer van halte tot halte. Met het aanbod van De Lijn kan bijgevolg niet worden voldaan aan alle vervoervragen voor het aangepast vervoer. Maar naast het aanbod van De Lijn is er het aangepast vervoer dat vervoer van deur tot deur aanbiedt, waardoor een uitgebreidere service mogelijk is. Er zijn verscheidene aanbieders van aangepast vervoer met elk een specifiek aanbod:

- het niet dringend zittend ziekenvervoer;
- het aangepast groepsvervoer;
- het vervoer door vrijwilligers met eigen wagen - minder mobiele centrales (MMC's);
- het gecompenseerd individueel aangepast vervoer – diensten aangepast vervoer (DAV's);
- taxi en verhuur van voertuig met bestuurder – mogelijk met een tegemoetkoming door middel van dienstencheque aangepast vervoer ofwel taxicheques.

Het is de bedoeling dat De Lijn met haar aanbod aan toegankelijk openbaar vervoer samen met deze aanbieders van het deur-tot-deurvervoer kan inspelen op de noden, elk vanuit zijn mogelijkheden. Voor de coördinatie zal het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) mobiliteitscentrales aangepast vervoer opzetten (MAV). Complementair aan het halte-tot-halte-aanbod van De Lijn en de NMBS zullen de verschillende vervoeraanbieders het aangepast deur-tot-deurvervoer opnemen. De organisatie van het aangepast deur-tot-deurvervoer door MOW maakt dat het aanbod aan toegankelijk openbaar vervoer

van De Lijn sterker wordt afgebakend. Daartegenover staat dat De Lijn, conform het door Vlaanderen gevoerde inclusiebeleid, voor een zo optimaal mogelijke uitbouw van de toegankelijkheid van haar openbaarvervoeraanbod zorgt."

Welke toegankelijkheidscriteria hanteert De Lijn inzake rollend materieel?

"Die criteria worden sinds vele jaren systematisch in de voertuigbestekken opgenomen. Voor de beschrijving van een toegankelijk voertuig wordt bij De Lijn, overeenkomstig de voorwaarden van de beheersovereenkomst, uitgegaan van de aanwezigheid van volgende voorzieningen op tram of bus: lage vloer; oprijplaat, en rolstoelplaats met verankerings- of afschermingssysteem."

Wanneer komt er auditieve en visuele halte-aankondiging in elke tram en bus?

"In de beheersovereenkomst is opgenomen dat De Lijn werk maakt van de uitrol van een programma 'next-stopinformation'. De nieuwe trams en bussen worden standaard uitgerust met de nodige apparatuur om de halten auditief en visueel aan te kondigen. Op de Hermelijntrams en de kusttrams is deze auditieve en visuele halte-aankondiging reeds jaren in dienst. Voor de bussen werkt De Lijn aan het op punt stellen van de halte-aankondiging."

Wat met het verhoog onder de zitplaatsen (podesten), dat minder mobiele reizigers vaak als hinderlijk ervaren?

"De keuze voor een lage vloer en voor een opstelruimte voor rolstoelgebruikers en/of kinderwagens op de bussen beperkt de

mogelijkheden om, vooraan in het voertuig, in vaste zitplaatsen te voorzien die niet of op een beperkte verhoging zijn geplaatst. De Lijn is zich ervan bewust dat deze zitplaatsen zeer belangrijk zijn voor oudere mensen, zwangere vrouwen en mensen die slecht te been zijn. In de bestekken voor de nieuwe bussen en trams wordt dan ook bijzondere aandacht besteed aan de afweging tussen deze belangrijke zitplaatsen en de benodigde opstelruimte voor rolstoelgebruikers en/of kinderwagens. Hierbij wordt rekening gehouden met nieuwe technologische ontwikkelingen. Bij de trams is het, gezien de omvang van het voertuig, minder moeilijk om dat compromis te vinden. Zo zullen de nieuwe trams, die in 2014-2015 in bedrijf komen, beschikken over 93% lage vloer, twee rolstoelplaatsen én voorbehouden zitplaatsen zonder podest. Hiermee wordt verder gebouwd op de weg die werd ingeslagen met de introductie van de Hermelijntrams."

Hoe communiceert De Lijn over deze voor personen met een beperking 'voorbehouden' zitplaatsen?

"In de voertuigen beschikt De Lijn daarvoor over stickers. Dat is ook opgenomen in onze huisstijl. De Lijn kiest ervoor om deze stickers niet groter te maken om niet stigmatiserend te werken en ook om de uniformiteit in al onze voertuigen te kunnen behouden."

In tram, bus en metro in Wenen wordt al decennialang, met succes, systematisch om de zoveel minuten dezelfde boodschap omgeroepen om de reizigers tot hoffelijk gedrag te bewegen en

hun zitplaats af te staan aan wie die nodig heeft. Hoe bekijkt De Lijn het omroepen van zulke boodschappen aan boord?

"Momenteel is de meerderheid van onze voertuigen technisch nog niet aangepast om boodschappen in om te roepen. De Lijn kiest ervoor om uniform te werk te gaan in alle voertuigen, dus wordt dit momenteel nog niet gedaan. Er wordt echter in elke publicatie aandacht besteed aan hoffelijkheid en er werd ook een aparte hoffelijkheidscampagne gevoerd in onze voertuigen waarin deze problematiek extra aan bod is gekomen."

Hoe bepaalt De Lijn of halte-infrastructuur toegankelijk is?

"In functie van de inventarisatie van de toegankelijkheid van de halte-infrastructuur werden eerst de indicatoren vastgelegd en goedgekeurd. Hierbij werden, naast de toegankelijkheidseisen voor personen met een motorische beperking, ook deze voor personen met een visuele beperking opgenomen. De indicatoren werden vastgelegd op basis van onder andere de bushaltegids van De Lijn en het Vademecum Toegankelijkheid van het Vlaams Gewest, Administratie Wegen en Verkeer. Om de indicatoren van een toegankelijke halte te kunnen vastleggen werd een onderscheid gemaakt in verschillende toegankelijkheidscategorieën. Naast een integraal toegankelijke halte kunnen op die manier ook halten die enkel toegankelijk zijn voor personen met een motorische of een visuele beperking, of toegankelijk met assistentie van een begeleider, worden meegenomen. Uiteraard is het de bedoeling om bij de aanleg van een nieuwe halte of de aanpassing van een bestaande halte te voldoen aan de eisen van een integraal toegankelijke halte."



Foto: De Lijn

Voor de gap en de step, ook met een rollator, geldt als aanbeveling: hooguit 5 cm niveauverschil en 5 cm gaping tussen voertuigvloer en perronrand.

Hoe ziet een integraal toegankelijke halte bij De Lijn er uit?

- Het perron is verhoogd aangelegd:
 - De hoogte van een toegankelijk busperron bedraagt 18 cm, of 15 cm indien de bus uitzwenkt over het perron. In dat geval laat het hellingspercentage van de oprijplaat toe dat een rolstoelgebruiker zelfstandig de bus in geknieelde stand op kan.
 - Indien de hoogte van het busperron minimaal 10 cm bedraagt, dan is een bus in geknieelde toestand toegankelijk mits de persoon met een beperking wordt geassisteerd door een begeleider.
 - Er wordt bij voorkeur in een aanrijdbare boordsteen voorzien om de gap (de verticale afstand tussen de bus en het perron) zo beperkt mogelijk te houden.
 - De hoogte van een toegankelijk tramperron bedraagt 26 - 33 cm. Er wordt in een veiligheidsstrook van 1 m voorzien met een waarschuwingsmarkering van 60 cm breed op minimaal 40 cm van de perronrand.
- Het perron is drempelloos bereikbaar. Indien noodzakelijk wordt voorzien in een hellend vlak naar het perron.
- Het perron is voorzien van een kunstmatige geleidelijn en opstapvlak in rubbertegels:
 - De opstapplaats is aangeduid met een vlak van 90 cm x 90 cm in rubbertegels.
 - Vanaf het rubberen opstapvlak zijn geleidelijnen voorzien (tegels met ribbelprofiel in lijnvormige strook van 60 cm breed) naar een natuurlijke gidslijn.
- Is er een fietspad aanwezig, dan ligt dit niet tussen het perron en de busstopplaats.
- De doorgang op het perron is voldoende breed en obstakelvrij:
 - Ter hoogte van de opstapplaats voor rolstoelgebruikers is een vrije breedte aanwezig van minimaal 2,50 m.
 - De vrije doorgang op het perron is minimaal 1,50 m. Een puntversmalling (dat wil zeggen een versmalling over een lengte van maximaal 1,20 m) met een vrije doorgangsbreedte van minimaal 1 m is toegestaan.
- Het oppervlak van het perron is voldoende effen, aaneengesloten, slipvrij. Niveauverschillen in de verharding bedragen niet meer dan 2 cm.



De bushaltegids is downloadbaar op de site van De Lijn: www.delijn.be/images/bushaltegids_tcm7-25285.pdf.

Hoeveel haltes van De Lijn zijn al toegankelijk?

“In Vlaanderen zijn er ongeveer 45.000 haltes, waarvan vandaag slechts 2,5% toegankelijk zijn aangelegd. Ter vergelijking: de Nederlandse beleidsdoelstelling is 46% toegankelijke bushaltes in 2015. Het is aangewezen dat de Vlaamse overheid bijkomende instrumenten ontwikkelt om het voor de wegbeheerders mogelijk te maken meer haltes toegankelijk aan te leggen.”

Hoe weet een wegbeheerder of een adviesbureau, vanaf de ontwerpfase, welke de toegankelijkheidsrichtlijnen zijn?

“De dienst standaardisatie van Afdeling Patrimonium en Infrastructuur van De Lijn stelde, in samenwerking met een begelei-

dende stuurgroep, de bushaltegids ‘standaardisatie van toegankelijke bushaltes’ op. Hierin zijn praktisch toepasbare principeontwerpen opgenomen alsook een checklist voor de controle op een conceptontwerp. De voorgestelde principes werden aan de hand van proefprojecten getest en bijgestuurd. In de bushaltegids is een typeplan opgenomen dat de minimumnormen omvat waaraan een toegankelijke halte moet voldoen. Op een gelijkaardige manier wordt op dit ogenblik werk gemaakt van de bijsturing van de busstationsgids.”

De auteurs werken vrijwillig samen binnen de vzw Reizigersbond. Zij danken Firmin Criel, Gerry Guldentops en Etienne Van Daele. Reacties: reizigersbond@telenet.be.

SAMENVATTING

Uit de beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid blijkt dat toegankelijkheid voor De Lijn een belangrijk thema is. Samenwerking met de wegbeheerder is essentieel voor toegankelijke halte-infrastructuur. Voor de coördinatie tussen het halte-tot-haltevervoer van De Lijn en het deur-tot-deurvervoer van gespecialiseerde aanbieders worden mobiliteitscentrales opgezet. De bushaltegids vermeldt de minimumnormen waaraan een toegankelijke halte moet voldoen.

Trefwoorden: bus, De Lijn, infrastructuur, mobiliteitscentrales, toegankelijkheid, tram.