

Provincie Utrecht
t.a.v. de heer Melissen
Per mail

Betreft: opmerkingen naar aanleiding van Schouw materieel Syntus
CC. de heer Jan van Riel (provincie Utrecht)

Utrecht, 8 december 2016

Geachte heer Melissen,

Op dinsdag 29 november heeft het ROCOV Utrecht materieel van Syntus in uw aanwezigheid aan een schouw onderworpen. Het materieel bestond uit drie typen bussen:

1. Setra, 12 meter bus;
2. Rosero, midibus;
3. Buurtbus.

Het ROCOV Utrecht waardeert de mogelijkheid om het materieel van Syntus aan een tweede schouw te onderwerpen.

Hieronder volgen de op- en aanmerkingen per type bus.

1. Setra, 12 meter bus.

1. Aan de voorzijde van de bus ontbreken gelijkvloerse zitplaatsen.
Elke zitplaats is verhoogd, waarbij hoogtes verschillen (van ca 15 tot ca 20 cm).
De gelijkvloerse instap wordt op deze manier volledig teniet gedaan en is zinloos.
2. Voor rolstoel- en rollatorgebruikers en voor kinderwagens is bij de 2^e deur een handmatige opklapplank aangebracht.
 - a. De ervaring leert dat zo'n plank alleen werkt wanneer de buschauffeur verplicht wordt om reizigers die daar om vragen, hulp te verlenen door de plank uit te klappen.
 - b. De plank is vrij smal (ca 75 cm) veel rolstoelgebruikers zullen zich niet veilig voelen wanneer zij over deze smalle plank rijden en het risico dat het echt mis gaat is bijzonder groot.
 - c. De plank is aan beide zijden afgeschuind wat het risico van afrijden vergroot.

- d. De plank is ca 25 a 30 mm dik waardoor er in de bus een drempel ontstaat. Deze drempel is bijzonder hinderlijk en maakt het manoeuvreren erg lastig.
3. De rolstoelplaats is in de rijrichting direct naast de voorste deur geplaatst. De rolstoelgebruiker rijdt via de middendeur vooruit de bus in en moet al in de "kuil" van de instapplank naar rechts draaien. Bij de rolstoelplaats moet hij/zij vervolgens 180 graden draaien om de rolstoelplaats te bereiken. De ruimte die hiervoor beschikbaar is, is te beperkt en de combinatie met een drempel maakt het manoeuvreren vrijwel onmogelijk.
Handbewogen rolstoelen zullen iets minder moeite hebben omdat zij om hun as kunnen draaien. Voor elektrische rolstoelen is deze opstelling ongeschikt.
4. Er is een bevestiging voor rollators aangebracht, twee lange kleefband strippen. Deze zien er zwak uit en zullen waarschijnlijk niet vandaalproof zijn. Ook vragen wij ons af er testen zijn uitgevoerd die aantonen dat deze oplossing voor dit doel geschikt is.
5. Aan de buitenzijde van de bus en aan de binnenzijde van de bus is een oproepknop voor rolstoel- en rollatorgebruikers aangebracht.
Wij zien graag dat er een protocol (afspraken) komt hoe rolstoel- en rollatorgebruikers dienen te reizen. Het gaat erom dat mensen zelfstandig moeten kunnen reizen en dat in dat geval de chauffeur de plank op verzoek van de reiziger moet uitklappen.
Omdat deze hulp niet altijd nodig is stellen wij het volgende protocol voor.
 - a. Een rolstoel- en rollatorgebruiker die hulp nodig heeft en wil dat de plank door de chauffeur wordt uitgeklat, drukt aan de buitenzijde of aan de binnenzijde op de rolstoelknop.
Mensen die dat niet nodig hebben verrichten alle handelingen zelf. Het is belangrijk om goed te communiceren dat het wenselijk is dat reizigers deze handelingen daar waar mogelijk zelf verrichten i.v.m. het verkorten halteringstijd en de belasting van de chauffeurs.
 - b. Binnen in de bus zou naast de rolstoelknop een stopknop moeten worden aangebracht.

2. Rosero, midibus

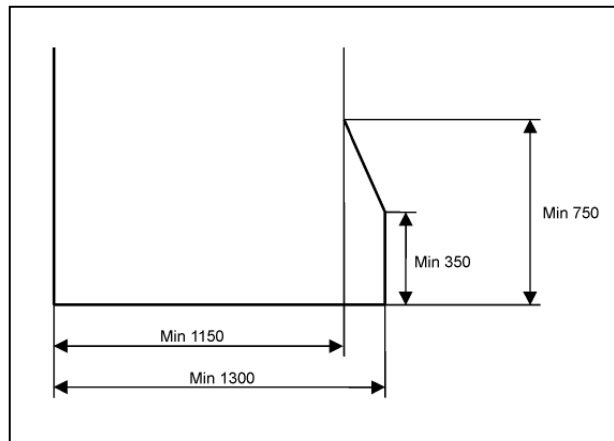
6. Voor rolstoel- en rollatorgebruikers en voor kinderwagens is een opklapplank bij de voordeur aangebracht die handmatig moet worden uitgeklat.
 - a. De ervaring leert dat zo'n plank alleen werkt wanneer de buschauffeur verplicht wordt om reizigers die daar om vragen, hulp te verlenen door de plank uit te klappen.
 - b. Deze plank is vrij smal (ca 75 cm) veel rolstoelgebruikers zullen zich niet veilig voelen wanneer zij over deze smalle plank rijden en het risico dat het echt mis gaat is bijzonder groot.
 - c. De plank is aan beide zijden afgeschuind wat het risico van afrijden vergroot.
 - d. De plank is ca 25 à 30 mm dik waardoor er in de bus een drempel ontstaat. Deze drempel is bijzonder hinderlijk en maken het manoeuvreren erg lastig.

7. De rolstoelplaats is in de rijrichting direct tegenover de toegangsdeur aangebracht. Wij hebben de rolstoelplaats niet opgemeten maar hij is erg kort.

Volgens de Europese richtlijn moet hij tenminste 1300 mm diep zijn. Voor het snel op de plaats manoeuvreren en het verkorten van de halteringstijd is eigenlijk 1,6 m nodig.

Omdat de plaats tegenover de toegangsdeur ligt is er minder manoeuvreerruimte nodig dan bij de stadsbus.

Toch levert de korte opstelplaats in combinatie met de drempel een enorm probleem op om met de rolstoel op de juiste plaats te rijden. Voor elektrische rolstoelen is dit vrijwel onmogelijk.



Buurtbus

8. De helling aan de achterzijde maakt dat passagiers vanaf de rijbaan in de bus moeten worden gereden.
- Waar moet de passagier die in een rolstoel zit en op de bus wacht zich opstellen?....op de rijbaan?
 - De helling zelf is voldoende breed en heeft een afrijbeveiliging. Wel is de helling hoog en steil. Het naar boven duwen en omgekeerd het tegenhouden van de rolstoel wanneer deze daalt, vraagt veel kracht en ook enig inzicht. Omdat vrijwilligers de bus rijden, zal elke vrijwilliger moeten worden getoetst of hij/zij wel in staat is om deze transfer op een verantwoorde wijze te verrichten. Elke vrijwilliger zal daarom moeten oefenen met een duwrolstoel, een elektrische rolstoel en een scootmobiel.
9. Wanneer er één of twee rolstoelen staan geparkeerd is de ruimte in het voertuig zelf beperkt. Naast de rolstoel is nauwelijks loopruimte voor passagiers om de zitplaatsen te bereiken. Ook de vastzetinrichting waarmee de rolstoelen aan het voertuig worden gekoppeld zullen de loopruimte ernstig hinderen.
10. De instap van de kleine buurtbus is lastig voor oudere mensen waar de bus juist voor bedoeld is. Ook de stangen maken het instappen hier moeizamer in plaats van makkelijker. Het was beter geweest om in de buurtbus zo goed mogelijk gelijkvloers na te streven. In ieder geval had de instap en de mogelijkheid om je aan de stangen op te trekken beter kunnen zijn.

Algemeen

11. Onder de zitplaatsen moet voldoende ruimte zijn voor een hulphond. Deze plaats moet geschikt zijn (geen heteluchtblowers e.d. onder de stoelen).
12. We doen de suggestie om het geluidsvolume van de halteomroep automatisch

aan te passen bij harder of zachter blazen van de warmte en koude systemen. Het blaasgeluid verhult namelijk het geluid van de omroep. Door dit automatisch te doen hoeft de chauffeur geen actie te ondernemen en kan hij bij zijn taak blijven.

13. We adviseren zowel voorin de bus als achter in de bus een scherm met halteaanduiding, zodat alle reizigers of ze vooruit of achteruit zitten een scherm kunnen zien.
14. Goede voorlichting en communicatie is essentieel. Iemand moet weten of hij/zij met een specifieke rolstoel of ander hulpmiddel de bus in en uit kan en of waar nodig de chauffeur kan helpen en hoe de passagier en chauffeur met elkaar kunnen communiceren.
15. Als er pinapparatuur in de bus is dient deze ook afleesbaar te zijn voor kleine mensen (dat kan bijv. met losse pinapparatuur).
16. Het gebruik van gordels wordt gewaardeerd en mag in meer voertuigen standaard worden.

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht